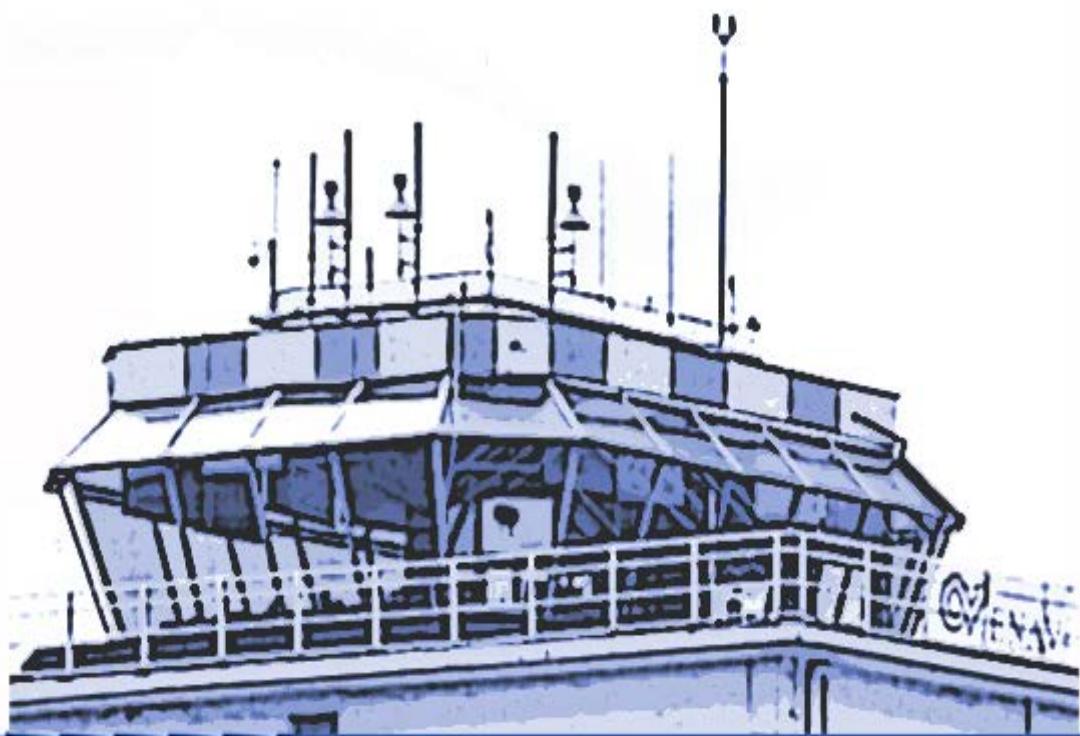


**Tipo di documento:** Manuale guida in Airside

**Titolo del documento:** Volume 1\_Abilitazione alla guida in Apron

**Rev.5**

**Aeroporto G.B. Pastine**  
Roma Ciampino



Lasciata intenzionalmente in bianco

**Indice generale**

<b>SEZIONE 1– ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITA'</b> .....	<b>5</b>
<b>1 INTRODUZIONE</b> .....	<b>5</b>
1.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO E CONTROLLI.....	6
1.2 CONTROLLO E MONITORAGGIO.....	6
1.2.1 Punti dell'ADC e rilevazione delle infrazioni alle regole di circolazione .....	6
1.3 GLOSSARIO DEI TERMINI .....	8
<b>2 REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI</b> .....	<b>10</b>
2.1 REQUISITI OBBLIGATORI PER LA GUIDA IN AIRSIDE .....	10
2.2 CONSEGUIMENTO DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON, ADC-A.....	10
2.3 Formazione ed esame.....	11
2.4 VALIDITA' DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA .....	12
2.5 Recurrent training abilitazione alla guida in apron .....	12
2.6 Estensione ADC ad altro scalo.....	12
2.7 Formatori ADC-A.....	13
2.8 ACCESSO SENZA ADC, VISITATORI E PERSONALE IN CASO DI EMERGENZA .....	13
2.9 ENTI DI STATO .....	14
2.10 NORME GENERALI DI CIRCOLAZIONE .....	15
2.10.1 Dotazione dei veicoli.....	15
Lasciapassare Permessi Mezzi (LPM) .....	16
Autorizzazione alla Circolazione dei mezzi in Airside (ACA) .....	16
2.10.2 Obbligo di verifica del mezzo .....	19
2.10.3 Obbligo di segnalazione perdite di idrocarburi.....	20
2.11 MEZZI IN USO PRESSO LO SCALO .....	20
<b>3 REGOLE GENERALI E LIMITI DI VELOCITÀ</b> .....	<b>25</b>
3.1 LIMITI DI VELOCITÀ.....	25
3.2 DIVIETI GENERALI .....	26
3.3 OBBLIGHI GENERALI .....	27
3.4 SOSTA E FERMATA.....	28
<b>SEZIONE 2–GUIDA IN APRON</b> .....	<b>31</b>
<b>4 LE PRECEDENZE</b> .....	<b>31</b>
<b>5 VIABILITA' VEICOLARE</b> .....	<b>33</b>
5.1 AIRSIDE, VIABILITA' VEICOLARE, ALTEZZE MASSIME E VIABILITA' ALTERNATIVA .....	33
5.1.1 Lo scalo di Ciampino .....	Errore. Il segnalibro non è definito.
5.2 SEGNALETICA ORIZZONTALE DI DEMARCAZIONE.....	34
5.3 SEGNALETICA ORIZZONTALE DI PERICOLO .....	36
5.3.1 La segnaletica orizzontale sullo scalo di Ciampino .....	36
5.4 SEGNALETICA PROVVISORIA CANTIERI .....	38
5.5 APRON BORDER LINE .....	38
5.6 LA SEGNALETICA VERTICALE .....	40
5.7 REGOLE DI ATTRAVERSAMENTO DELLE VIE DI RULLAGGIO SUI PIAZZALI .....	41
5.7.1 Regole generali .....	41
5.8 CIRCOLAZIONE IN CONDIZIONI DI BASSA VISIBILITÀ ED IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE	
42	
<b>6 I PIAZZALI AEROMOBILI</b> .....	<b>44</b>
6.1 SEGNALETICA ORIZZONTALE APRON.....	45
6.2 APRON E VIE DI RULLAGGIO .....	50
6.2.1 Via di accesso alle piazzole (aircraft stand taxilanes) .....	50
6.3 PRINCIPALI REGOLE DA OSSERVARE IN PIAZZOLA.....	51
6.4 SICUREZZA DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE .....	52
<b>7 STRADA PERIMETRALE</b> .....	<b>54</b>
7.1 CIRCOLAZIONE SULLA STRADA PERIMETRALE .....	54

 <b>Aeroporti di Roma</b>	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITA’		
	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>CAPITOLO 1</b>	<b>paragrafo 1.1</b>
		NORMATIVA DI RIFERIMENTO E CONTROLLI	Rev. 5 01/07/2021

Lasciata intenzionalmente in bianco

	SEZIONE 1– ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITA’			
	INTRODUZIONE	CAPITOLO 1	paragrafo 1.1	Rev. 5
			NORMATIVA DI RIFERIMENTO E CONTROLLI	01/07/2021

## SEZIONE 1– ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITA’

### 1 INTRODUZIONE

Il presente manuale riporta le regole di circolazione in Airside, la cui conoscenza è fondamentale al fine di ottenere l’abilitazione alla guida in Airside (di seguito anche “ADC” ovvero Airside Driving Certificate), ed è rivolto a tutti coloro i quali intendano condurre un’autovettura / mezzo operativo / attrezzatura all’interno dell’area Airside dell’aeroporto di Roma Ciampino.

Poiché gli aspetti di tutela della sicurezza operativa (Airside Safety) costituiscono parte integrante delle conoscenze necessarie per operare in Airside, l’operatore che voglia conseguire l’ADC dovrà, obbligatoriamente aver effettuato il corso Airside Safety per lo scalo di Ciampino e successivamente effettuare il corso di abilitazione alla guida in Airside.

La Tabella 1, in relazione alle due tipologie di abilitazione alla guida in Airside che possono essere conseguite sullo scalo Ciampino, riporta le sezioni del presente Manuale che l’operatore deve apprendere al fine del superamento dell’esame di abilitazione alla guida:

Manuale Guida in Airside	Tipo abilitazione alla guida in Airside	
	A	M
Volume 1_Apron Abilitazione alla guida in Apron	X	X
Volume 2_Area di Manovra: Abilitazione alla guida in Area di Manovra	/	X
Volume 3_Radiotelefonia Comunicazioni radio	/	X

**Tabella 1- Tipi di abilitazione alla guida in Airside ADC**

**ADC di tipo A (Apron)** abilita alla guida:

- sui piazzali aeromobili,
- sulla viabilità veicolare in Airside,
- sulla strada perimetrale (soggetti autorizzati/attività consentite).

layout delle ADC - A dell’Aeroporto di Ciampino:



	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	INTRODUZIONE	CAPITOLO 1	paragrafo 1.1	Rev. 5
			NORMATIVA DI RIFERIMENTO E CONTROLLI	01/07/2021

## ADC di tipo M (Area di Manovra) abilita alla guida compresa l'Area di Manovra

layout dell' ADC-M dell'Aeroporto di Ciampino:



### 1.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO E CONTROLLI

La circolazione in Airside è disciplinata da:

- Le disposizioni del Manuale di Aeroporto di Ciampino;
- Il Codice della Strada (D.L.vo 30 aprile 1992 n.285 e successive modifiche ed integrazioni).

### 1.2 CONTROLLO E MONITORAGGIO

#### 1.2.1 Punti dell'ADC e rilevazione delle infrazioni alle regole di circolazione

Presso lo scalo di Ciampino è istituito un sistema sanzionatorio accessorio basato sulla decurtazione dei punti dell'ADC:

- le abilitazioni alla guida, ivi comprese quelle già rilasciate ed in corso di validità, hanno in dotazione **cinque** punti;
- Per ogni infrazione saranno decurtati **1 o 3** punti, in particolare :

Infrazione commessa	Punti
Accesso, senza scorta, in Area di Manovra privi di abilitazione	5
Accesso, senza scorta, in Area di Manovra con mezzo non abilitato	5
Mancata precedenza agli aeromobili, anche se trainati	3
Fumo durante la guida	3
Utilizzo del telefono cellulare durante la guida	2
Superamento dei limiti di velocità previsti in area airside	2
Mancato rispetto della segnaletica veicolare	1
Mancata esibizione dell'abilitazione alla guida agli Enti competenti	1
Mancato rispetto degli obblighi del conducente <sup>1</sup>	1
Mancato rispetto dei divieti per il conducente <sup>1</sup>	1

	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	INTRODUZIONE	CAPITOLO 1	paragrafo 1.2	Rev. 5
		CONTROLLO E MONITORAGGIO		01/07/2021

(1) nel caso in cui i punti decurtabili per l'infrazione non sono esplicitati nella tabella

- 3) all'esaurimento dei punti in dotazione, l'abilitazione verrà revocata; potrà essere nuovamente conseguita, con le stesse modalità previste per il primo rilascio, fatta eccezione per il corso di formazione teorico, che dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non potrà essere erogato da Istruttori qualificati esterni ad ADR;
- 4) nell'ipotesi in cui una delle violazioni, di cui ai precedenti punti 2 e 3, accertate dai soggetti di cui al capoverso successivo lettere a. b. c. e d., provochi un incidente che comporti il ferimento di persone e/o danni gravi ad aeromobili e/o a strutture aeroportuali, ADR revokerà l'abilitazione per un periodo commisurato alla gravità del caso e comunque non inferiore a due mesi; al termine di tale periodo, l'abilitazione potrà essere nuovamente conseguita con le stesse modalità previste per il primo rilascio. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di Istruttori qualificati, esterni ad ADR.
- 5) In caso di guida con ADC scaduta da un periodo inferiore o uguale a 60 gg, questa potrà essere nuovamente conseguita, con le stesse modalità previste per il primo rilascio, non prima che siano trascorsi 60 gg dalla data di riconsegna dell'abilitazione alla guida scaduta. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di istruttori qualificati esterni ad ADR.
- 6) In caso di guida con ADC scaduta da più di 60 gg, questa potrà essere nuovamente conseguita, con le stesse modalità previste per il primo rilascio non prima che siano trascorsi 120 gg dalla data di riconsegna dell'abilitazione alla guida scaduta. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di istruttori qualificati esterni ad ADR.
- 7) In caso di guida senza aver mai conseguito l'ADC (ad esclusione della guida durante l'addestramento pratico previsto per il conseguimento dell'ADC), questa potrà essere conseguita, con le modalità previste per il primo rilascio, non prima che siano trascorsi 365 gg dalla data di accertamento della violazione. In tale circostanza il corso di formazione teorico dovrà essere frequentato obbligatoriamente presso il Training Center di ADR e non ne sarà consentita l'erogazione da parte di istruttori qualificati esterni ad ADR.

Sono preposti alla vigilanza e controllo del rispetto delle norme sulla circolazione veicolare in aeroporto i seguenti soggetti:

- a. personale ispettivo dell'ENAC
- b. Polizia di Stato
- c. Comando Compagnia Carabinieri
- d. Guardia di Finanza
- e. Sicurezza Operativa ADR

	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	INTRODUZIONE	CAPITOLO 1	paragrafo 1.3	Rev. 5
		GLOSSARIO DEI TERMINI	01/07/2021	

### 1.3 GLOSSARIO DEI TERMINI

**ADR** Il soggetto cui è affidato, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto considerato.

**Aeroporto (Aerodrome)** ogni area definita (inclusi edifici, impianti ed equipaggiamenti) su terra o acqua o su una struttura fissa, offshore fissa o galleggiante, destinata a essere utilizzata totalmente o in parte per l'arrivo, la partenza e gli spostamenti di terra degli aeromobili;

**Airside** area aeroportuale (es. piste, piazzali aeromobili, viabilità, aree di sicurezza) interna ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza;

**Aiuti Visivi Luminosi (AVL)** Qualsiasi luce specificamente adibita quale aiuto alla navigazione aerea. Sono escluse le luci poste sugli aeromobili.

*Nota: la definizione include le luci e i segnali luminosi aeroportuali di aiuto per il movimento e il controllo degli aeromobili e dei veicoli che operano sull'area di movimento.*

**Area di Manovra (Manoeuvring Area)** La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento al suolo degli aeromobili, con esclusione dei piazzali (APRONS).

**Area di movimento (Movement Area)** La parte di un aeroporto adibita al decollo, all'atterraggio ed al movimento al suolo degli aeromobili costituita da Area di Manovra e i piazzali.

**ASA (Aircraft Safety Area)** Area di sicurezza degli aeromobili.

**ENAC** Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, è l'autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia

**ENAV** Ente Nazionale Assistenza al Volo: è la società che gestisce il traffico aereo civile in Italia

**ERA (Equipment Restriction Area)** Area di accesso limitato per i mezzi di rampa.

**ESA (Equipment Service Area)** Area di attesa per il servizio dei mezzi di rampa.

**Incursioni di pista (runway incursions)** Qualsiasi evento che si possa verificare su di una superficie aeroportuale che coinvolge la erronea presenza di aeromobile, veicolo o persona nell'aera protetta della superficie destinata per l'atterraggio e per il decollo dell'aereo.

**Manuale di Aeroporto** Il manuale di aeroporto è il documento che raccoglie le procedure di Aeroporti di Roma da adottare nelle diverse situazioni ordinarie o d'emergenza che si verificano in aeroporto in ottemperanza al regolamento EU 139/2014. **Pericolo** Condizione, oggetto o attività che può potenzialmente nuocere alla navigazione aerea o provocare danni a persone e mezzi e aeromobili.

**Piazzale (Apron)** area predefinita per la sosta degli aeromobili, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico della posta o delle merci, il rifornimento di combustibili, il parcheggio o la manutenzione.

**Piazzola per Aeromobile o Piazzola** Una specifica area di un piazzale adibita al parcheggio di un aeromobile.

	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	INTRODUZIONE	CAPITOLO 1	paragrafo 1.3	Rev. 5
		GLOSSARIO DEI TERMINI		01/07/2021

**Pista (Runway)** Un’area rettangolare definita su un aeroporto predisposta per l’atterraggio e il decollo degli aeromobili.

**Rischio** La possibilità che un evento possa accadere e la relativa conseguenza ovvero la possibilità di una perdita o danno, misurate in termine di severità e probabilità.

**Trasporto aereo commerciale** Traffico effettuato per trasportare persone o cose dietro remunerazione. Esso comprende quindi il trasporto aereo di linea, charter e aerotaxi.

**Trasporto aereo non commerciale o di aviazione generale** Traffico diverso dal trasporto aereo commerciale; esso comprende sostanzialmente l’attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati ed i servizi di lavoro aereo.

**TWR** torre di controllo ENAV

**Via di rullaggio (Taxiway)** Un percorso definito destinato al rullaggio degli aeromobili, avente lo scopo di collegare differenti aree dell’aeroporto

**Veicoli** tutte le macchine, di qualsiasi specie, circolanti in Airside, con conducente (automezzi e/o attrezzature semoventi a motore comprensivi di tutti i mezzi speciali in uso per le operazioni di assistenza agli aeromobili e rifornimento)

 <b>Aeroporti di Roma</b>	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	<b>REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI</b>	<b>CAPITOLO 2</b>	<b>paragrafo 2.1</b>	<b>Rev. 5</b>
			REQUISITI OBBLIGATORI PER LA GUIDA IN AIRSIDE	01/07/2021

## 2 REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI

### 2.1 REQUISITI OBBLIGATORI PER LA GUIDA IN AIRSIDE

Chiunque debba condurre un'autovettura / mezzo operativo / attrezzatura all'interno dell'area Airside dell'Aeroporto di Ciampino deve essere in possesso di abilitazione alla guida in Airside (Airside Driving Certificate - ADC), del tipo **A** o del tipo **M** a seconda dell'area aeroportuale nella quale deve circolare.

Chi non è in possesso di ADC, per poter condurre un'autovettura / mezzo operativo / attrezzatura all'interno dell'area Airside deve essere scortato da personale in possesso dell'abilitazione (tale personale con abilitazione può trovarsi a fianco del conducente o sul proprio mezzo che precede il mezzo scortato).

**In Area di Manovra, il mezzo che segue la scorta deve mantenersi in contatto visivo con il conducente scortante e garantire la possibilità di contattare telefonicamente lo scortante.**

### 2.2 CONSEGUIMENTO DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON, ADC-A

Per il rilascio dell'ADC è necessario:

- il possesso di idonea patente di guida in regolare corso di validità di categoria adeguata alla tipologia di mezzo da condurre, secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada o comunque riconducibile alle tipologie in esso riportate Per i mezzi non riconducibili al Codice della Strada (trattori, loader, transporter, scale), è richiesta almeno la patente di tipo B. E' responsabilità di chi conduce il mezzo e della società di appartenenza verificare l'idonea categoria della patente di guida civile. Il datore di lavoro deve assicurare una formazione/addestramento specifici per le tipologie di mezzi utilizzati, deve inoltre garantire l'archiviazione delle evidenze di tale formazione e, all'occorrenza, renderle disponibili ad ADR con le modalità indicate all'atto della richiesta di abilitazione alla guida.
- il possesso del permesso di accesso aeroportuale che autorizzi l'accesso in Airside (tessera verde o rossa);
- aver effettuato la formazione teorica e l'addestramento pratico previsti per la specifica abilitazione a cura e responsabilità della società o ente di appartenenza;
- aver superato un esame di verifica in presenza presso ADR sulla base del presente materiale didattico.
- Il titolare dell'ADC, quando si trova alla guida di un veicolo in airside deve portare quest'ultima con sé insieme alla patente di guida in corso di validità, ed esibirla agli organi competenti, qualora richiesto.

**L'abilitazione è personale, non cedibile e non sostituisce la patente di guida**, che resta l'unico documento valido ai fini della individuazione delle capacità tecniche/fisiche/psicologiche del guidatore e delle categorie di veicoli autorizzati a condurre secondo quanto previsto dal Codice della Strada.

	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI	CAPITOLO 2	paragrafo 2.3	Rev. 5
			Formazione ed esame	01/07/2021

**Il titolare di ADC è tenuto a notificare immediatamente ad ADR l'eventuale scadenza o ritiro della patente di guida.**

### 2.3 Formazione ed esame

- a. FORMAZIONE TEORICA INIZIALE: La formazione teorica iniziale consiste nella partecipazione ad un corso dedicato, allineato alle norme contenute nel Manuale di Aeroporto e successivo superamento di un esame.
- b. ADDESTRAMENTO PRATICO: l'addestramento pratico alla guida consiste nella conduzione di un mezzo, in affiancamento, nelle aree per le quali si deve conseguire l'ADC. È responsabilità della Società/Ente utilizzare, per l'affiancamento durante l'addestramento pratico, personale interno che abbia i seguenti requisiti:
  - almeno 2 anni di esperienza di guida per l'ADC di tipo A;
  - almeno 3 anni di esperienza di guida per l'ADC di tipo M;
  - nessuna decurtazione punti (ADC) negli ultimi 2 anni.
 L'addestramento pratico deve avere una durata minima di 2 ore e deve consentire al partecipante di maturare (per l'apron o per l'area di manovra) le seguenti abilità:
  - corretto orientamento in Airside;
  - corretta osservazione e riconoscimento di obblighi e divieti;
  - consapevolezza dei rischi connessi alla guida in Airside.
- c. La Società/Ente che non abbia personale idoneo per effettuare l'addestramento pratico può rivolgersi ad ADR che lo effettuerà a titolo oneroso.
- d. ESAME TEORICO IN PRESENZA: La prova teorica consiste nella risoluzione di un questionario composto da 20 quesiti a risposta multipla, che vertono sugli argomenti trattati nella formazione teorica iniziale e nel presente volume, la prova si intende superata se il candidato risponde esattamente ad almeno 18 quesiti nei venticinque minuti di tempo a disposizione per l'esame.

 <b>Aeroporti di Roma</b>	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	<b>REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI</b>	<b>CAPITOLO 2</b>	<b>paragrafo 2.4</b>	<b>Rev. 5</b>
		<b>VALIDITÀ' DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA</b>		<b>01/07/2021</b>

## 2.4 VALIDITA' DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA

L'abilitazione alla guida in Apron ha una validità di quattro anni, ma è comunque subordinata alla validità della patente di guida (se quest'ultima scade, la validità dell'abilitazione alla guida decade). E' inoltre subordinata all'effettuazione di un recurrent training entro 24 mesi dalla data di emissione (il recurrent training potrà essere anticipato fino a 3 mesi, mantenendo invariata la scadenza della abilitazione).

Nel caso di interruzione della guida in apron per un periodo continuativo compreso tra i 3 ed i 12 mesi, è responsabilità del Datore di lavoro garantire il refresher training.

Nel caso di interruzione della guida in apron per un periodo superiore a 12 mesi, la validità dell'ADC decade e dovrà essere ripetuto il normale iter per il rilascio di una nuova abilitazione alla guida, incluso l'esame.

E' responsabilità del Datore di lavoro della Società/Ente che ha richiesto l'abilitazione alla guida in Airside verificare la durata dell'interruzione dell'attività di guida in airside e, se necessario, provvedere ad eventuali refresher training o alla ripetizione del normale iter come per il primo rilascio.

## 2.5 Recurrent training abilitazione alla guida in apron

per il mantenimento della validità è necessaria l'effettuazione, ogni 24 mesi, di un corso teorico di recurrent training, il corso può essere svolto a partire da 3 mesi prima della scadenza (senza alterare la scadenza dell'abilitazione), è erogato in modalità e-learning, e può essere acquistato da Aziende/Enti/Amministrazioni che dovranno poi provvedere all'iscrizione del proprio personale.

Alla fine del corso è previsto un test finale di apprendimento. In caso di mancato superamento del test, il candidato può ripetere la prova dopo 3 gg. ed entro 14 gg. dall'effettuazione del primo tentativo. In caso di due insuccessi o di mancata effettuazione del corso, l'abilitazione viene revocata ed è necessario richiedere una nuova abilitazione con le stesse modalità del primo rilascio.

## 2.6 Estensione ADC ad altro scalo

Per ottenere l' ADC-A presso uno dei due scali disponendo già di una ADC-A emessa o rinnovata a partire dal 01/07/2021, è sufficiente effettuare l'addestramento pratico secondo le modalità previste nello scalo di richiesta e presentare la relativa documentazione all'Ufficio tesseramento dello scalo in questione, la nuova ADC-A, ha la medesima scadenza della prima ADC/A.

SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI	CAPITOLO 2	paragrafo 2.7	Rev. 5
		Formatori ADC-A	01/07/2021

## 2.7 Formatori ADC-A

Vedi manuale di Aeroporto: DISPOSIZIONI DI SAFETY VOLUME 2 – Circolazione in Airside

Vedi Manuale di Aeroporto: PARTE B –cap. 3 Qualificazione Formatori Esterni

## 2.8 ACCESSO SENZA ADC, VISITATORI E PERSONALE IN CASO DI EMERGENZA

Tutti coloro i quali, esclusivamente per motivi connessi all'espletamento della propria attività, abbiano la necessità di guidare veicoli all'interno dell'area Airside dell'aeroporto (per utilizzo occasionale) e non siano in possesso di ADC, devono essere scortati da personale in possesso dell'abilitazione (tale personale con abilitazione potrà trovarsi a fianco del conducente o sul proprio mezzo che precede il mezzo scortato)

Coloro per i quali viene richiesto un permesso di accesso aeroportuale "Visitatore", (v. "Procedura per il rilascio delle tessere aeroportuali"), devono condurre veicoli con a fianco personale abilitato da almeno un anno, ovvero, al seguito di un mezzo della Sicurezza Operativa ADR, qualora il mezzo acceda in Airside con un "accesso con scorta".

Preliminariamente all'avvio della scorta: lo scortato deve obbligatoriamente verificare l'efficienza del proprio veicolo, come riportato al punto 2.11.2, lo scortante deve effettuare un briefing allo scortato, affinché operi il veicolo conformemente alle istruzioni fornite.

Le scorte a veicoli, mezzi e attrezzature non impegnati nella gestione di un'emergenza sono sospese nel caso di attivazione delle "Procedure in bassa visibilità" (LVP).

Non è richiesto il possesso dell'abilitazione alla guida in Airside per il personale esterno di supporto che dovrà accedere nell'area operativa in caso di attivazione di un qualsivoglia stato di emergenza; detto personale, per accedere nell'area piazzali aeromobili dovrà comunque essere sempre scortato dagli Enti di Stato o da personale della Sicurezza Operativa ADR, mentre per l'accesso in Area di Manovra, dovrà essere esclusivamente scortato dal personale della Sicurezza Operativa ADR. Per personale esterno di supporto si intendono veicoli di soccorso, Forze dell'Ordine e coloro che sono direttamente coinvolti nella gestione della condizione di emergenza.

I conducente che debba accedere in Area di Manovra ma non sia munito dell'ADC di tipo "M" o non abbia le dotazioni richieste, è obbligato a richiedere ad ADR/ISE Sicurezza Operativa l'accompagnamento/scorta del suo veicolo al fine di mantenere il costante contatto con la Torre di Controllo. Le scorte a veicoli, mezzi e attrezzature non impegnati nella gestione di un'emergenza sono sospese nel caso di attivazione delle "Procedure in bassa visibilità" (LVP).

In Area di Manovra, il mezzo scortato dovrà essere dotato di luce anticollisione, identificativo societario e bandiera a scacchi. Dovrà inoltre mantenersi in contatto visivo con il conducente del mezzo scortante e garantire la possibilità di essere contattato telefonicamente.

	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITA'			
	REQUISITI E DISPOSIZIONI GENERALI	CAPITOLO 2	paragrafo 2.9	Rev. 5
		ENTI DI STATO	01/07/2021	

## 2.9 ENTI DI STATO

In adeguamento a quanto prescritto dalla regolamentazione in materia di mantenimento dei requisiti di Safety sullo Scalo, anche ai soggetti pubblici si applicano le regole esposte nelle Disposizioni di Safety, Volume 2 circolazione in airside.

SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
Dotazione dei veicoli	CAPITOLO 3	paragrafo 2.10	Rev. 5
		NORME GENERALI DI CIRCOLAZIONE	01/07/2021

## 2.10 NORME GENERALI DI CIRCOLAZIONE

Gli Operatori si impegnano ad utilizzare i mezzi in maniera tale da non porre intralcio alla circolazione ed all'operatività aeroportuale nel suo complesso, e nel pieno rispetto di tutte le procedure, emanate da ADR, dalla Direzione Aeroportuale Lazio e da ogni altra competente autorità.

Qualsiasi incidente o danneggiamento che coinvolga un aeromobile, un veicolo, o qualsiasi altra struttura deve essere comunicato immediatamente come previsto dal **Manuale di Aeroporto**

I conducenti abilitati alla conduzione di veicoli in Airside hanno titolo di utilizzare e condurre i soli mezzi di proprietà delle società di appartenenza, risultante dal permesso di accesso aeroportuale, e secondo le disposizioni e procedure impartite dalla società stessa, fatti salvi eventuali accordi tra società, esclusivamente a carattere temporaneo, che devono però essere formalizzati e comunicati preventivamente alla Direzione Aeroportuale Lazio, agli Enti di Stato e ad ADR. E' pertanto vietato l'uso promiscuo del materiale rotabile.

I passeggeri possono essere trasportati solo con veicoli adibiti a tale scopo, salvo ipotesi eccezionali di trasporto effettuato dal personale delle società di assistenza passeggeri, con autovetture allo stesso assegnate nei casi di:

- Imbarco ultimo passeggero
- Trasporto minore non accompagnato
- Trasporto di membro dell'equipaggio necessario per l'inizio delle operazioni di partenza.

Nel caso di aviazione generale i passeggeri possono essere trasportati sia con autovetture che con veicoli adibiti a tale scopo quali van o minibus.

Infine è consentito il trasporto del passeggero alla postazione di controllo del bagaglio da stiva, ai fini esclusivi dell'effettuazione dell'apertura del relativo bagaglio sottoposto al controllo, al solo personale di ADR Security, ovvero al personale di società cui quest'ultima abbia appaltato il medesimo servizio.

Tutti i veicoli ed ogni altro materiale mobile, lasciati in zone di divieto di sosta, saranno rimossi secondo le procedure previste nel **Manuale di Aeroporto**

E' data facoltà agli operatori aeroportuali, in particolari situazioni di necessità operative ed espressamente autorizzati dalla Direzione Aeroportuale Lazio i dotare i propri automezzi adibiti a servizi aeroportuali, muniti contestualmente del permesso di accesso aeroportuale, di fotocopia autenticata del libretto di circolazione, in sostituzione di quello originale. E' fatto obbligo ai medesimi operatori aeroportuali o a chi per loro, di esibire, a richiesta dell'ufficiale o agente di polizia che procede ad accertamenti, il documento originale, nel tempo e luogo di volta in volta stabiliti o, comunque sia, nel tempo strettamente necessario per il prelievo del documento originale.

## 3 Dotazione dei veicoli

I requisiti e le dotazioni obbligatorie per i mezzi e le attrezzature che operano in airside sono indicati nelle Disposizioni di Safety, Volume 2 - Guida in airside al punto 2.3.1.

	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	Dotazione dei veicoli	CAPITOLO 3	paragrafo 3.1	Rev. 5
		Lasciapassare Permessi Mezzi (LPM)		01/07/2021

I mezzi e le attrezzature privi delle dotazioni previste, non possono accedere o circolare nell'area airside, a meno che non siano scortati e preceduti da un mezzo conforme alle prescrizioni di seguito riportate.

### 3.1 Lasciapassare Permessi Mezzi (LPM)

per i mezzi targati;

 	 
AEROPORTO LEONARDO DA VINCI ROMA FIUMICINO	
<b>LASCIAPASSARE PERMESSI MEZZI AREA DI MANOVRA</b>	
<b>MARCA MODELLO:</b> TARGA: _____ N° SOC.: _____ ENTE RICH.: _____ SOCIETÀ: _____ SCADENZA: _____ N° PROGR.: _____ <b>CAMPO NOTE ES: DUPLICATO</b> <b>Il presente permesso deve essere esposto</b>	
<b>LASCIAPASSARE PERMESSI MEZZI AREA DI APRON</b>	
<b>MARCA MODELLO:</b> TARGA: _____ N° SOC.: _____ ENTE RICH.: _____ SOCIETÀ: _____ SCADENZA: _____ N° PROGR.: _____ <b>CAMPO NOTE ES: DUPLICATO</b> <b>Il presente permesso deve essere esposto</b>	

Il permesso di accesso e circolazione in airside deve essere chiaramente esposto e visibile sul parabrezza o in altri punti idonei.

### 3.2 Autorizzazione alla Circolazione dei mezzi in Airside (ACA)

per i mezzi targati, non targati e non targabili, carrelli trainati per il trasporto di merci e bagagli, deve essere custodita all'interno del mezzo stesso, ad eccezione dei carrelli.

	AEROPORTO L. DA VINCI FIUMICINO
AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE	
ENTE RICHIEDENTE:	SOCIETÀ DI APPARTENENZA:
N. _____	TARGA/TELAIO: _____
VALIDO FINO AL: _____ / _____ / _____	N. SOCIALE: _____
AREE DI ACCESSO:	<b>APRON</b>
	AEROPORTO L. DA VINCI FIUMICINO
AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE	
ENTE RICHIEDENTE:	SOCIETÀ DI APPARTENENZA:
N. _____	TARGA/TELAIO: _____
VALIDO FINO AL: _____ / _____ / _____	N. SOCIALE: _____
AREE DI ACCESSO:	<b>MANOVRA</b>

SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
Dotazione dei veicoli	CAPITOLO 3	paragrafo 3.3	Rev. 5
		Immatricolazione stradale	01/07/2021

### 3.3 Immatricolazione stradale

I veicoli/rimorchi, autorizzati a circolare anche in landside devono essere omologati in conformità al Codice della Strada.

### 3.4 Polizza assicurativa RCT

Veicoli autorizzati all'ingresso e alla circolazione in Airside devono essere dotati di opportuna polizza assicurativa, in corso di validità, che copre i danni alle persone, agli aeromobili, ai mezzi ed alle infrastrutture aeroportuali.

### 3.5 Dispositivi di arresto fiamma

I veicoli con motore a scoppio devono essere dotati di un dispositivo parafiamma posto sul terminale dell'impianto di scarico dei gas combusti, ovvero di un dispositivo interno di arresto fiamma. Sono esentati i mezzi/le attrezzature dotati/e di marmitta catalitica, ovvero di dispositivo equivalente (FAP).

### 3.6 Estintore

I Veicoli operanti all'interno dell'ASA (Aircraft Safety Area), devono essere dotati di n. 1 estintore.

### 3.7 Logo Aziendale e numero sociale

I mezzi individuati nelle DDS, devono essere dotati di:

- logo della Società, dell'Ente o dell'Amministrazione di appartenenza;
- numero sociale attribuito al mezzo (esclusi quelli abilitati all'area di manovra e dotati di colorazione ad alta visibilità);
- il logo ed il numero societario devono essere posto sulle fiancate del mezzo.

Per alcune tipologie di mezzi è richiesto anche:

- targhetta identificativa con logo CE
- Costruttore Marca, modello e numero di serie

### 3.8 Pannelli con bandiera a scacchi

I mezzi individuati nelle DDS, devono essere dotati di pannelli raffiguranti una bandiera a scacchi posta sulle fiancate, esclusi quelli abilitati all'area di manovra e dotati di colorazione ad alta visibilità.

### 3.9 Elementi Catarifrangenti

I mezzi/Le attrezzature individuati nelle DDS, devono essere dotati di dispositivi catarifrangenti posti su entrambi i lati della carrozzeria, in posizione sempre visibile dagli altri mezzi e dagli aeromobili. Gli elementi catarifrangenti devono essere di colore rosso, giallo o bianco.

### 3.10 Luci ostacolo

Veicoli individuati nelle D.d.S. devono essere dotati di una o più luci ostacolo, di colore rosso, fisse che devono sviluppare una intensità luminosa non inferiore a 10 candele (cd) e deve avere una copertura azimutale di 360° (gradi).

	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	Dotazione dei veicoli	CAPITOLO 3	paragrafo 3.11	Rev. 5
			Lampeggiante UNECE	01/07/2021

### 3.11 Lampeggiante UNECE

I mezzi individuati nelle DDS, devono essere dotati di lampeggiante conforme alle norme UNECE Regulation N. 65, in applicazione all'articolo 177 del Codice della Strada.

### 3.12 Sirena

I mezzi individuati nelle DDS, devono essere dotati di sirena, in applicazione all'articolo 177 del Codice della Strada.

### 3.13 Sigla numerica

I mezzi, individuati nelle DDS, muniti del permesso per accedere all'area di manovra devono essere dotati di iscrizione riportante il codice numerico assegnato da CMO-SOC.

L'iscrizione, riportante il codice numerico, deve essere apposta almeno sulle fiancate e sulla parte anteriore del mezzo abilitato.

I caratteri dell'iscrizione devono avere un'altezza minima di 30cm.

L'iscrizione deve essere realizzata in materiale adesivo o magnetico perfettamente aderente alle superfici del veicolo.

### 3.14 Colore della carrozzeria

I mezzi che accedono in area di manovra, a partire dal 1 gennaio 2021, devono essere caratterizzati da livree ad alta visibilità (conspicuous color). Si veda sezione 2.10 per esempi relativi ai mezzi della sicurezza operativa e manutenzione.

### 3.15 Luce ostacolo EASA Tipo C

I mezzi, individuati nelle DDS devono essere dotati di n. 1 luce ostacolo Tipo C in conformità alla CS ADR-DSN.Q.850 e all' AMC1 ADR.OPS.B.080. La luce deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile.

La luce ostacolo Tipo C deve rimanere sempre accesa durante la circolazione in area di manovra.

### 3.16 Barra luminosa EASA Tipo D

I mezzi, individuati nelle DDS devono essere dotati di barra luminosa EASA Tipo D , la barra luminosa deve essere posta sulla sommità del mezzo, nella parte più visibile e deve rimanere sempre accesa durante la circolazione in area di manovra.

### 3.17 Radio frequenza Torre UHF

I mezzi/Le attrezzature individuati nelle DDS devono essere dotati di n. 1 radio sintonizzabile sulla frequenza Torre UHF 418.3 MHz. La radio deve essere funzionante.

### 3.18 Radio portatile frequenza 'ground'

I mezzi/Le attrezzature individuati nelle DDS, devono essere dotati di n. 1 radio portatile sintonizzabile sulla frequenza GROUND di Torre. La radio deve essere funzionante.

### 3.19 Telefono cellulare

I mezzi/Le attrezzature individuati nelle DDS, devono essere dotati di n. 1 telefono cellulare da utilizzare in caso di avaria degli apparati radio.

SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	Dotazione dei veicoli	paragrafo 3.20	Rev. 5
		CAPITOLO 3	Grid Map Aeroportuale (planimetria del Piano di Emergenza Aeroportuale)

### 3.20 Grid Map Aeroportuale (planimetria del Piano di Emergenza Aeroportuale)

I mezzi/Le attrezzature individuati nelle DDS, devono essere dotati di n. 1 Grid map aeroportuale in formato A3 realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua. La planimetria da utilizzare è allegata alla parte C del manuale dell'aeroporto: C-4-10 APRO 10 - Grid map

### 3.21 Low Visibility Procedure Map

I mezzi/Le attrezzature, di cui alla tabella 2, devono essere dotati di n. 1 Low Visibility Procedure Map in formato A3 realizzata con materiale plastificato resistente all'acqua.

#### 3.21.1 Obbligo di verifica del mezzo

Come stabilito dal Codice della Strada, si ricorda che la responsabilità della condotta del veicolo è del conducente.

Prima di mettersi alla guida di un mezzo, verificare che se ne conosca il corretto funzionamento e che il mezzo stesso sia idoneo alle operazioni che si vanno ad effettuare.

Se si trasportano carichi (bagagli, ULD, pallet, ecc.), accertarsi del corretto posizionamento e fissaggio degli stessi.

Quando ci si mette alla guida di un veicolo o di un mezzo, si deve verificare l'efficienza dello stesso, a livello generale e, quindi, controllare:

- i freni e altri sistemi di arresto
- le ruote
- le luci anteriori, posteriori e d'ingombro
- il parabrezza, i finestrini e il/i tergiluce/i
- gli specchietti retrovisori
- la presenza di carburante sufficiente
- l'eventuale presenza di perdite di liquidi sotto il veicolo
- l'efficienza dei dispositivi di bloccaggio dei carichi, ove presenti

Qualunque avaria al mezzo va prontamente segnalata dal conducente alla società di appartenenza, al fine di attivare il processo di riparazione. In caso di malfunzionamento che ne impedisca il movimento, è obbligatorio segnalare l'accaduto al proprio responsabile e al:

- Capo Scalo di Servizio CIA, al numero **06 65959453**,

ed attivarsi per una rimozione in sicurezza; qualora esso avvenga in Area di Manovra, è necessario avvisare immediatamente ENAV-torre di controllo, via radio, ed attivarsi prontamente per la rimozione, cercando di stimare il tempo necessario alla rimozione e comunicandolo ad ENAV-torre di controllo, via radio, ed alla Sicurezza Operativa ADR o al numero **06 65959393**

Prima di avviarsi bisogna, altresì, verificare che sia esposto in modo visibile il permesso di accesso aeroportuale del mezzo in corso di validità.

SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
Dotazione dei veicoli	CAPITOLO 3	paragrafo 3.22	Rev. 5
		MEZZI IN USO PRESSO LO SCALO	01/07/2021

### 3.21.2 Obbligo di segnalazione perdite di idrocarburi

Nell'ottica della prevenzione degli inconvenienti aeronautici e di quella del contenimento del rischio di inquinamento, è obbligatorio segnalare immediatamente ogni perdita di idrocarburi dal proprio mezzo, anche se di piccole entità, al Capo Scalo di Servizio al numero 06 65959453.



*Figura 1 - Esempio di versamento di olio idraulico da un mezzo*

### 3.22 MEZZI IN USO PRESSO LO SCALO

I veicoli che operano in Airside hanno caratteristiche particolari e differiscono fra loro a seconda della funzione cui sono asserviti.

Tutti i veicoli, a prescindere dalla loro funzione, devono avere una particolare dotazione e devono essere omologati qualora siano autorizzati a circolare anche in landside, secondo i requisiti previsti dal Codice della Strada. I veicoli devono essere muniti di permesso di accesso aeroportuale in Airside secondo quanto riportato nel Regolamento di scalo. **Il permesso di accesso aeroportuale in Airside deve essere sempre esposto sul veicolo.**

In Airside possono circolare:

- **Autoveicoli/mezzi di servizio**
- **Mezzi o attrezzature semoventi di rampa**, mezzi caratteristici che effettuano attività specifiche di assistenza agli aeromobili e che richiedono, oltre al possesso della patente di guida e dell'ADC, una certificazione di abilitazione all'utilizzo del mezzo/attrezzatura rilasciata dal datore di lavoro, sulla base di quanto indicato nel Regolamento di scalo
- **Attrezzature trainate**: attrezzature che non possiedono un motore endotermico e per il loro utilizzo devono essere trainati.

La tabella che segue riporta alcuni dei principali mezzi o attrezzature semoventi di rampa in uso presso lo scalo.

Immagine	Denominazione	Descrizione
	Automezzo antincendio	Veicolo di emergenza utilizzato per lo spegnimento incendi in aeroporto. Obbligo di collegamento radio con TWR. Ha la precedenza sugli altri mezzi quando in emergenza con luci blu accese

 <b>Aeroporti di Roma</b>	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	Dotazione dei veicoli	CAPITOLO 3	paragrafo 3.22	Rev. 5
		MEZZI IN USO PRESSO LO SCALO		01/07/2021

	Autoambulanza	Veicolo di emergenza utilizzato per il soccorso sanitario. Obbligo di collegamento radio con TWR. Ha la precedenza sugli altri mezzi quando in emergenza con luci blu accese
	Autocisterna per il rifornimento di carburante	Veicolo utilizzato per il rifornimento di carburante degli aeromobili. Ha la precedenza su tutti i mezzi aeroportuali (ad eccezione dei veicoli in emergenza) e non è dotato di apparato di comunicazione con TWR
	Fuel Hydrant Dispencer	Mezzi adibiti al rifornimento di carburante sulle piazzole dotate di pit carburante.
	Automezzo di servizio ENAC	Veicolo dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, dotata di radio per il contatto con la TWR, ha la precedenza sugli altri mezzi (esclusi quelli di soccorso ed emergenza) quando opera con i lampeggianti gialli accesi
	Automezzo di servizio Sicurezza Operativa ADR	Veicolo dell'ente Sicurezza Operativa ADR, dotata di radio per il contatto con la TWR, ha la precedenza sugli altri mezzi (esclusi quelli di soccorso ed emergenza) quando opera con i lampeggianti gialli accesi  <u>Caratterizzato da una colorazione ad alta visibilità (conspicuous color).</u>
	Bus interpista passeggeri	Veicolo per il trasporto dei passeggeri. Ha la precedenza sugli altri mezzi quando pieno di passeggeri. Non è dotato di apparato radio per la comunicazione con TWR.

 <b>Aeroporti di Roma</b>	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	Dotazione dei veicoli	CAPITOLO 3	<b>paragrafo 3.22</b>	Rev. 5
		MEZZI IN USO PRESSO LO SCALO		01/07/2021

 	<b>Automezzo di servizio Operativo ADR</b>	<p>Veicolo ADR, non dotato di apparato radio per contatto con TWR.</p> <p><u>Se abilitato in area di manovra, è caratterizzato da una colorazione ad alta visibilità (conspicuous color).</u></p>
	<b>Trattore</b>	<p>Mezzo utilizzato per il traino carrelli bagagli in aeroporto. Non ha contatto con TWR</p>
	<b>Nastro Bagaglio</b>	<p>Mezzo utilizzato per il carico/scarico bagagli dalle stive degli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p>
	<b>Push back</b>	<p>Mezzo utilizzato per il traino/spinta degli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p>
	<b>Scala Passeggeri</b>	<p>Mezzo utilizzato per l'imbarco/sbarco dei passeggeri dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p>
	<b>Elevatore disabili/Ambulift</b>	<p>Mezzo utilizzato per l'imbarco/sbarco dei passeggeri a ridotta mobilità dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR</p>

 <b>Aeroporti di Roma</b>	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	Dotazione dei veicoli	CAPITOLO 3	paragrafo 3.22	Rev. 5
			MEZZI IN USO PRESSO LO SCALO	01/07/2021

	Mezzo catering	Mezzo utilizzato per il carico/scarico vettovaglie di bordo dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR
	Main deck loader	Mezzo utilizzato per il carico/scarico unità di carico (ULD) dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR
	Trasnporter loader	Mezzo utilizzato per il carico/scarico unità di carico (ULD) dagli aeromobili. Non ha contatto con TWR
	Lavatory Service	Mezzo utilizzato per il carico di acqua sugli aeromobili. Non ha contatto con TWR
	Ground Power Unit	Mezzo utilizzato per il fornire energia elettrica agli aeromobili. Non ha contatto con TWR
	De-Icer	Mezzo utilizzato per effettuare operazioni di sghiacciamento dell'aeromobile in condizioni favorevoli alla formazione di ghiaccio nonché spargimento di liquido utile alla prevenzione dell'accumulo di ghiaccio sulle strutture dell'aeromobile.. Non ha contatto con TWR

	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITA'			
	Dotazione dei veicoli	CAPITOLO 3	paragrafo 3.22	Rev. 5
		MEZZI IN USO PRESSO LO SCALO	01/07/2021	

 	Mezzi Sgombra neve	<p>Mezzo utilizzato per effettuare operazioni di sgombro neve dalle superfici pavimentate in Airside nonché spargimento di liquido utile alla prevenzione dell'accumulo di ghiaccio sulle infrastrutture stesse. Obbligo di collegamento radio con TWR</p>
--	--------------------	--

*Tabella 2- Tipologia dei principali veicoli/mezzi/attrezzature aeroportuali*

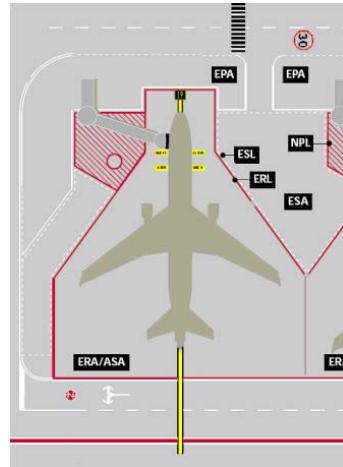
## 4 REGOLE GENERALI E LIMITI DI VELOCITÀ

### 4.1 LIMITI DI VELOCITÀ

In Airside valgono i seguenti limiti di velocità:

Area	Limite di velocità
All'interno delle aree Smistamento bagagli	5 Km/h
Viabilità veicolare	- 30 Km/h o inferiore, ove previsto - 20 Km/h per mezzi speciali
Strada Perimetrale	- 30 Km/h - 20 Km/h per mezzi speciali
In Piazzale / Apron:	<p>30 Km/h (20 Km/h per mezzi speciali) in apron, al di fuori degli stand</p> <p>all'interno dell'ERA/ASA, a passo d'uomo</p>
Arearie di cantiere	10 Km/h, in prossimità dei cantieri

Tabella 3- Airside e limiti di velocità



I percorsi tra i varchi e le piazzole di parcheggio aeromobili, e viceversa, devono essere sempre i più brevi, nel rispetto dei limiti di velocità sopra indicati ed i movimenti intorno agli aeromobili parcheggiati devono avvenire con la necessaria cautela, nel rispetto dei limiti di velocità prescritti.

La velocità, fermi restando i limiti, non dovrà mai essere superiore a quanto ritenuto ragionevole e prudente, in rapporto alle condizioni di traffico e meteorologiche esistenti in quel momento. Nessuna esigenza di carattere operativo può legittimare il superamento dei limiti di velocità indicati.

**Velocità inferiori, da mantenere su particolari percorsi, possono essere prescritte tramite apposita segnaletica.**

	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	REGOLE GENERALI E LIMITI DI VELOCITÀ	CAPITOLO 4	paragrafo 4.2	Rev. 5
		DIVIETI GENERALI		01/07/2021

#### 4.2 DIVIETI GENERALI

Oltre ai divieti e obblighi contenuti nel paragrafo 2.8, valgono i seguenti:

- divieto di superare il limite di velocità consentito
- divieto di guidare in stato di ebbrezza, sotto l'effetto di stupefacenti o in cattive condizioni fisiche
- divieto di transitare con carichi pendenti che non siano appositamente ancorati al mezzo e ivi segnalati
- divieto di usare mezzi per i quali non si è stati abilitati all'uso. Per la guida di: scale passeggeri, nastri bagagli, trattori, transporter, loader, mezzi interpista e mezzi con cassone elevabile (catering-truck e mezzi per l'imbarco dei disabili), il conducente dovrà conseguire anche una specifica attestazione di competenza rilasciata dalla società di appartenenza, che certifichi l'avvenuto addestramento sulla specifica tipologia di mezzo
- divieto di superare la portata massima di carico stabilita dal mezzo che si guida
- divieto di trainare più di n°5 carrelli in cui siano presenti al massimo n°4 carrelli per contenitori, oppure, al massimo, n°3 carrelli dolly/pallet
- divieto di muoversi con un mezzo operativo in posizione elevata (ad es. nastro bagagli, scala passeggeri, elevatore disabili)
- divieto di lasciare il proprio mezzo incustodito presso una piazzola aeromobile (la sosta dei mezzi in prossimità della Piazzola –ESA- è autorizzata solo per i 20 minuti antecedenti il blocco dell'aeromobile e durante le operazioni di assistenza)
- divieto di accesso alle aree di smistamento bagagli a tutti i mezzi a motore e ai veicoli non autorizzati; gli unici mezzi autorizzati ad accedere sono i trattori e i carrelli bagagli dagli stessi trainati
- divieto di transito, quindi attraversamento, tra la vettura 'follow-me' ed il trattore traino aeromobile
- divieto di fumo, anche a bordo dei mezzi, in area di movimento
- divieto di sporcare. Se si fa cadere qualcosa occorre raccoglierla al fine di evitare FOD (Foreign Object Damage - Danno da oggetto estraneo)
- divieto di procedere alla guida con gli abbaglianti accesi, fatta esclusione delle operazioni che lo rendano necessario, come: ispezione sulle piste di volo e sulle aree a verde, in condizioni di scarsa illuminazione, sempre che non possano essere causa di abbagliamento per altri veicoli.

	SEZIONE 1–ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	REGOLE GENERALI E LIMITI DI VELOCITÀ	CAPITOLO 4	paragrafo 4.3	Rev. 5
			OBBLIGHI GENERALI	01/07/2021

#### 4.3 OBBLIGHI GENERALI

- Obbligo di indossare i DPI previsti ed in particolare il giubbetto ad alta visibilità.
- Obbligo di prestare la massima attenzione agli oggetti/rifiuti abbandonati che possano costituire pericolo o generare FOD e segnalarli immediatamente al responsabile o direttamente al CEA ADR. Ricordare che le ordinanze vigenti prescrivono che i rifiuti di bordo debbono essere contenuti in scacchi che consentano l'individuazione dell'Handler e non possono essere abbandonati in piazzola per nessun motivo, devono invece essere caricati sugli appositi mezzi per la raccolta e trasportati nelle aree di stoccaggio/smaltimento.
- Obbligo di caricare i bagagli e le merci sui carrelli appositi in modo da non rappresentare pericolo per il traffico veicolare. Prima di muoversi, l'operatore deve quindi accertarsi che il carico sia solidamente sistemato sui carrelli e che questi siano saldamente collegati tra di loro e le reti/teli abbassati.
- Obbligo, per i veicoli circolanti nelle aree di movimento, di tenere le luci accese durante le ore notturne e durante il giorno, in condizioni di scarsa visibilità: nebbia, neve, pioggia forte, crepuscolo, ecc.
- Obbligo, per gli automezzi che spingono o trainano un aeromobile, di avere le luci anabbaglianti e le luci lampeggianti gialle accese.
- È fatto obbligo di osservare la segnaletica stradale realizzata conformemente ai modelli previsti nel Nuovo Codice della Strada, nonché quella specificamente destinata a disciplinare la circolazione veicolare in funzione di quella degli aeromobili, come mostrato nei paragrafi successivi.
- Tutti gli autoveicoli, mezzi speciali e veicoli in genere, ammessi a circolare sui piazzali ed aree adiacenti, debbono trasferirsi da un punto all'altro dei piazzali stessi seguendo esclusivamente la viabilità veicolare all'uopo predisposta e munita dell'apposita segnaletica orizzontale e, ove presente, di quella verticale, ad esclusione delle operazioni di ingresso e di uscita dalle piazzole, per le quali non sono indicati punti di accesso e di uscita e, quindi, in tali ipotesi, occorre seguire il percorso più breve.
- Per uscire dalla veicolare bisogna compiere un angolo retto, perché in tal modo la visuale a disposizione dell'autista è massima rispetto agli ostacoli presenti.
- Nessun veicolo può sostare a meno di 30 m davanti e 100 m dietro un aeromobile fermo e con i motori in moto.

	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	REGOLE GENERALI E LIMITI DI VELOCITÀ	CAPITOLO 4	paragrafo 4.4	Rev. 5
		SOSTA E FERMATA	01/07/2021	

#### 4.4 SOSTA E FERMATA

È vietato parcheggiare i mezzi, i veicoli e le attrezzature al di fuori degli appositi spazi riservati al loro posteggio e contraddistinti da apposita segnaletica orizzontale (stalli di sosta). Il parcheggio dei mezzi è **consentito solo nelle aree contraddistinte da apposita segnaletica (stalli)**.

E' fatto assoluto divieto di sosta e fermata:

- sulla viabilità veicolare (esclusi i mezzi adibiti al traino aeromobili)
- sulle aircraft stand taxilane e apron taxiway
- sui piazzali di servizio di pertinenza dei mezzi di soccorso/emergenza (piazzale Vigili del Fuoco, ecc.)
- laddove esista un divieto di sosta evidenziato da specifica segnaletica verticale e/o orizzontale
- ostacolando uscite di sicurezza e vie di esodo, presidi antincendio ed estintori, locali tecnici
- su eventuali sversamenti di olio e/o carburante sulla superficie, anche se di modeste quantità.

Particolare attenzione deve essere posta a non parcheggiare veicoli laddove possano creare ostacolo ad aeromobili, altri veicoli, pedoni, accessi a strutture ed edifici.

Il veicolo non deve inoltre costituire ostacolo ad eventuali operazioni di soccorso dei mezzi antincendio, che necessitano di un rapido accesso/uscita. Il mezzo non potrà comunque essere lasciato incustodito per un tempo superiore ai 10 minuti, fatta esclusione per le necessità di effettuare operazioni sottobordo.

La fermata del veicolo/attrezzatura è consentita sottobordo per il solo personale dedito alle operazioni di assistenza aeromobile e comunque in ottemperanza a quanto verrà riportato nella sezione Apron.

In caso di sosta sottobordo è obbligatorio:

- spegnere il motore;
- inserire la marcia;
- inserire il freno di parcheggio;
- lasciare la chiave di accensione inserita;
- chiudere le portiere dei mezzi, ma non a chiave.

Nelle attività sottobordo è inoltre vietato parcheggiare:

- di fronte al muso dell'aeromobile, o in posizione tale da ostacolare l'imbarco/sbarco dei passeggeri o le cisterne di rifornimento carburante o le vie di fuga dell'aeromobile durante le operazioni di rifornimento;
- sotto le ali dei velivoli, nelle vicinanze dei motori sia a turbina sia a elica;
- su tutte le aree contraddistinte da segnaletica orizzontale di divieto.

	SEZIONE 1 – ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITÀ			
	REGOLE GENERALI E LIMITI DI VELOCITÀ	CAPITOLO 4	paragrafo 4.4	Rev. 5
		SOSTA E FERMATA	01/07/2021	

1. I mezzi immobilizzati sul posto e/o spostati per non costituire intralcio e poi immobilizzati, se non ritirati dopo che siano trascorsi 5 gg calendariali a partire dal ricevimento della notifica di cui al punto precedente verranno rimossi e depositati nelle suddette aree.
2. La società titolare del mezzo deve comunque provvedere ad un sollecito ritiro dello stesso per disporne secondo le seguenti alternative:
  - Ripristino della funzionalità e dei requisiti cogenti del mezzo  
In caso di ripristino del mezzo quest'ultimo dovrà essere messo successivamente a disposizione di ADR per le verifiche di adeguatezza prima della messa in esercizio.
  - Allontanamento definitivo dallo scalo  
In caso di allontanamento la società titolare dello stesso dovrà fornirne evidenza documentale ad ADR.
  - Ritiro del mezzo se rimosso o immobilizzato poiché lasciato in sosta non consentita
3. La riconsegna dei mezzi viene effettuata dal Servizio Sicurezza Operativa di ADR ad un rappresentante incaricato dalla società titolare (proprietaria o locataria) del veicolo, previo pagamento delle spese di rimozione, trasporto e giacenza.
4. Per i mezzi immobilizzati e ritirati entro cinque giorni a partire da quello successivo alla notifica non è previsto il pagamento delle spese di giacenza.
5. Se tali mezzi verranno rimossi a causa del mancato ritiro il pagamento della giacenza sarà dovuto anche per i primi 5 gg.
6. Per i mezzi non ritirati entro 30 giorni ADR, oltre ad emettere fattura per il rimborso delle spese di rimozione, trasporto e giacenza, richiederà alla direzione Aeroportuale Lazio l'emissione della disposizione di allontanamento definitivo del mezzo dallo scalo da parte della società titolare, con le conseguenti eventuali sanzioni.
7. Gli interessati pagheranno direttamente ad ADR, secondo le modalità da questa indicate, le somme dovute a titolo di rimborso per le spese di rimozione, trasporto e giacenza comunicate da ADR.
8. Resta a totale carico della società titolare il rischio per la sottrazione di oggetti lasciati nei veicoli rimossi o per danni agli stessi, salvo casi di dolo e colpa grave da parte del personale di ADR.

E' vietata, nella aree aeroportuali, la rimozione o il bloccaggio dei veicoli destinati ai servizi di polizia, di ambulanze, dei Vigili del Fuoco, di soccorso, degli invalidi, purché muniti di apposito contrassegno, sempreché i suddetti veicoli non rechino intralcio alla circolazione e non rispettino i requisiti di Safety. In caso di grave intralcio alla viabilità, detti veicoli potranno essere spostati a vista, allo scopo di ripristinare le normali condizioni di scorrimento del traffico veicolare.

 <b>Aeroporti di Roma</b>	SEZIONE 1– ABILITAZIONE ALLA GUIDA IN APRON – GENERALITA'			
	<b>REGOLE GENERALI E LIMITI DI VELOCITÀ</b>	<b>CAPITOLO 4</b>	<b>paragrafo 4.4</b>	Rev. 5
			<b>SOSTA E FERMATA</b>	01/07/2021

Lasciata Intenzionalmente in bianco

**SEZIONE 2 – GUIDA IN APRON**

La presente sezione è dedicata alle regole da seguire per guidare un veicolo/mezzo/attrezzatura:

- sui piazzali aeromobili,
- sulla viabilità veicolare in Airside,
- sulla strada perimetrale.

È fatto obbligo a tutti coloro che guidano un mezzo/veicolo/attrezzatura sulle aree sopra elencate attenersi scrupolosamente a quanto prescritto nella presente sezione.

**5 LE PRECEDENZE**

Il conducente deve dare la precedenza secondo la priorità indicata dalla tabella che segue:

PRIORITÀ	LE PRECEDENZE
1	<ul style="list-style-type: none"><li>- Aeromobili in fase di atterraggio o decollo, in rullaggio o in procinto di rullare (luci anticollisione accese).</li><li>- Follow-me con aeromobile al seguito.</li><li>- Aeromobili in pushback o trainati (i veicoli che effettuano operazioni di pushback e/o towing dovranno dare la precedenza al follow-me con aeromobile al seguito, a meno che diversamente coordinato con lo stesso e/o con ENAV-TWR).</li></ul>
2	<ul style="list-style-type: none"><li>- Veicoli di emergenza (con luce lampeggiante blu e sirena accesa).</li></ul>
3	<ul style="list-style-type: none"><li>- Automezzo ADR (con luce lampeggiante gialla accesa).</li></ul>
4	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mezzi neve durante le attività di sgombro neve/sghiacciamento infrastrutture)</li></ul>

In Area di Manovra devono essere obbligatoriamente rispettate le istruzioni comunicate da ENAV-TWR.

Un aeromobile con le luci anticollisione accese è sempre da considerare in manovra, anche quando è fermo sulla piazzola di sosta assegnata.

Tra i mezzi operativi di soccorso aventi una luce lampeggiante blu e/o gialla in funzione sono compresi i mezzi di soccorso sanitario, quelli antincendio, le vetture della Polizia e i mezzi operativi.

Qualora fosse assente la segnaletica del Codice della strada il conducente, ove possibile, deve dare la precedenza secondo la priorità ai mezzi indicati dalla tabella che segue:

SEZIONE 2 – GUIDA IN APRON			
CAPITOLO 5	LE PRECEDENZE	paragrafo 4.4	Rev. 5
		SOSTA E FERMATA	01/07/2021

**TIPO DI MEZZO**

- A. Mezzi di rifornimento aeromobili<sup>1</sup>**
- B. Autobus e ambulift con passeggeri a bordo<sup>2</sup>**
- C. Attrezzature per la movimentazione dei bagagli, posta e merci<sup>3</sup>**

Il conducente che uscendo dalle piazzole di sosta si immette sulla viabilità veicolare deve dare la precedenza ai veicoli circolanti su quest'ultima.

I conducenti di altri mezzi legittimati ad intervenire per necessità derivanti da stati di emergenza o di incidente aereo, secondo quanto stabilito dal Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA), oppure autorizzati dalla Direzione Aeroportuale Lazio, potranno derogare all'osservanza delle norme indicate relativamente al rispetto del limite di velocità e della segnaletica, ma mai all'obbligo di dare precedenza agli aeromobili.

I conducenti di altri mezzi legittimati ad intervenire per necessità, derivanti da stati di emergenza o di incidente aereo, secondo quanto stabilito dal Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA), oppure autorizzati dalla Direzione Aeroportuale Lazio, potranno derogare all'osservanza delle norme indicate relativamente al rispetto del limite di velocità e della segnaletica, ma mai all'obbligo di dare precedenza agli aeromobili.

<sup>1</sup> Mezzo pesante per trasporto carburante, ampi spazi di frenata (sicurezza della circolazione).

<sup>2</sup> Presenza di passeggeri a bordo (qualità del servizio e sicurezza dei passeggeri).

<sup>3</sup> Puntualità nella consegna di bagagli (qualità del servizio e incolumità bagagli)

SEZIONE 2 – GUIDA IN APRON			
CAPITOLO 6	VIABILITA' VEICOLARE	paragrafo 6.1	Rev. 5
		AIRSIDE, VIABILITA' VEICOLARE, ALTEZZE MASSIME E VIABILITA' ALTERNATIVA	01/07/2021

## 6 VIABILITA' VEICOLARE

### 6.1 AIRSIDE, VIABILITA' VEICOLARE, ALTEZZE MASSIME E VIABILITA' ALTERNATIVA

Il lato aria (Airside) è quell'area del sedime aeroportuale caratterizzata dalla presenza di tutto ciò che è asservito al movimento degli aeromobili.

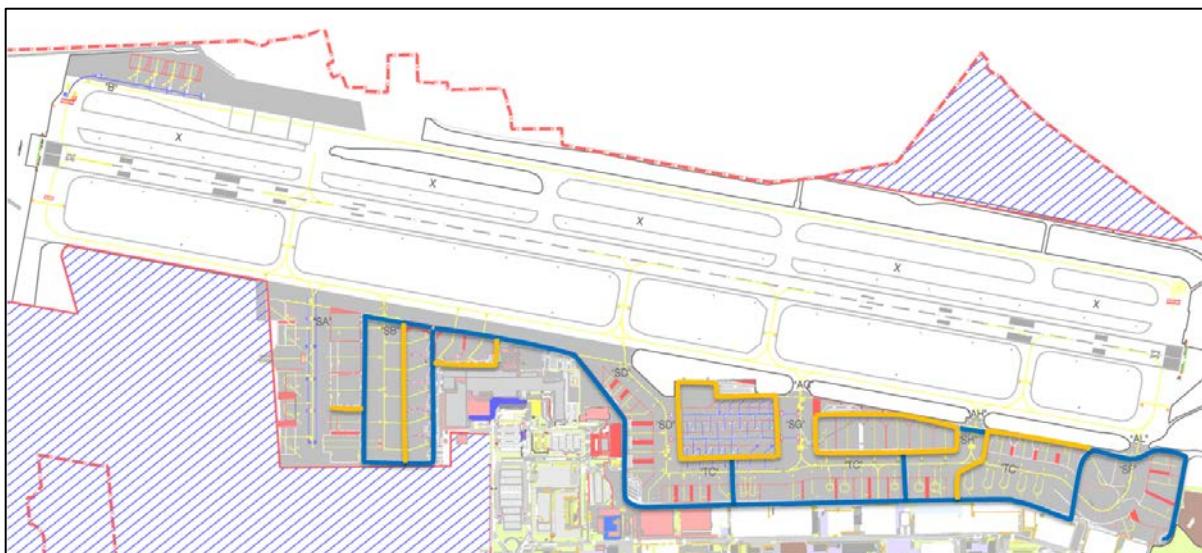
Il lato aria (Airside) comprende le attrezzature ed i servizi impiegati per la movimentazione degli aeromobili e comprende piste di atterraggio (runway), vie di rullaggio (taxiway), piazzali di sosta aeromobili (Apron), le aree di sicurezza, le aree dove sono presenti i sistemi di controllo del traffico aereo e tutte le infrastrutture necessarie per i servizi di assistenza agli aeromobili comprese all'interno della recinzione doganale.

In Airside è obbligatorio seguire i percorsi all'interno della apposita segnaletica orizzontale . Per viabilità veicolare si intendono le strade che servono ad accedere con il proprio veicolo/mezzo/attrezzatura alle piazzole di sosta degli aeromobili e, più in generale, a spostarsi da un punto all'altro dell'Airside.

#### 6.1.1 Altezze massime

Nello scalo di Ciampino sono assenti pontili di imbarco e infrastrutture che creano sottopassi, pertanto lungo tutta la viabilità veicolare non ci sono limitazioni all'altezza dei veicoli circolanti. Nello scalo di Fiumicino, invece, è vietato il passaggio sotto ai pontili di imbarco e ai sottopassi con veicoli di altezza superiore a quella indicata da apposita segnaletica. Qualora la segnaletica non sia presente in quanto divelta, e/o in caso di dubbio, bisogna fermarsi e non passare al di sotto del pontile/sottopasso.

Nello scalo di Ciampino la viabilità veicolare presenta diversi tratti a senso unico di marcia opportunamente indicati attraverso la segnaletica orizzontale.



**Figura 2 – Viabilità veicolare Ciampino (blu doppio senso di marcia, arancio senso unico)**

## 6.2 SEGNALETICA ORIZZONTALE DI DEMARCAZIONE

La segnaletica orizzontale viene di norma tracciata sulle pavimentazioni dell'area di movimento, allo scopo di fornire:

- informazioni prospettiche;
- una guida per l'allineamento e per la posizione dell'aeromobile.

La viabilità veicolare è **normalmente delimitata da una linea continua bianca** al pari delle strade che siamo comunemente abituati a percorrere in città.

L'immagine che segue riporta la segnaletica tipica di una strada facente parte della viabilità veicolare in Airside:



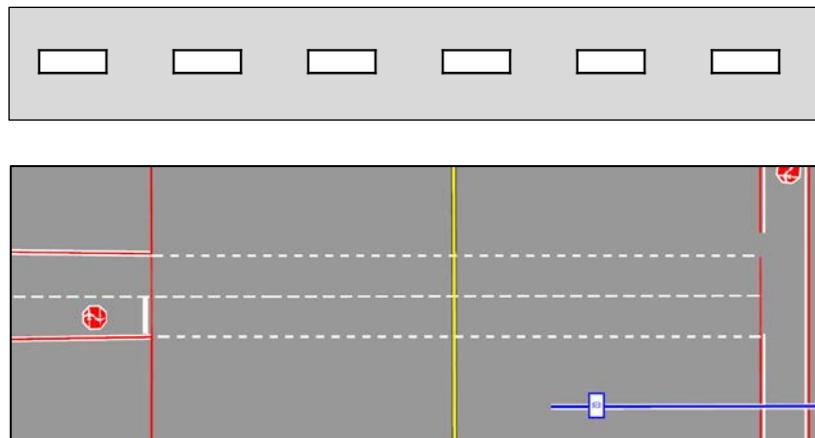
*Figura 3 – Segnaletica viabilità veicolare*

L'immagine che segue riporta la vista satellitare di una strada appartenente alla viabilità veicolare



*Figura 4 – Immagine satellitare viabilità veicolare dello scalo*

Quando alla linea continua bianca che delimita la viabilità veicolare si sostituisce una linea bianca tratteggiata ad intervallo di un metro, come mostrato nella figura a seguire, significa che stiamo entrando in un'area caratterizzata da movimenti di aeromobili:



*Figura 5 – Segnaletica viabilità nelle aree caratterizzate dal movimento di aeromobili*

L'immagine che segue riporta viabilità veicolare che attraversa una via di rullaggio ovvero un percorso che usano gli aeromobili per spostarsi da un punto ad un altro:



*Figura 6 – Immagine viabilità veicolare in un attraversamento aeromobili*

### 6.3 SEGNALETICA ORIZZONTALE DI PERICOLO

La tabella che segue riporta i segnali di pericolo caratteristici di un aeroporto che si possono incontrare sulla viabilità dello scalo e le relative regole/comportamenti, da seguire scrupolosamente:

Denominazione e immagine	Comportamento da osservare
 <b>STOP AERONAUTICO</b>	<p>Indica l'obbligo di fermarsi a causa del possibile incrocio con aeromobili. È a tutti gli effetti un segnale di <b>STOP</b> e <u>occorre, pertanto, fermarsi, guardare a destra e a sinistra, accertarsi che non ci siano aeromobili e solo allora attraversare la via di rullaggio.</u></p> <p>SI RICORDA L'OBBLIGO DI DARE <b>SEMPRE</b> LA PRECEDENZA AGLI AEROMOBILI (AEROPLANI ED ELICOTTERI) ANCHE SE TRAINATI.</p>
 <b>PERICOLO DI JET BLAST</b>	<p>È posizionata nei punti specifici sulla viabilità veicolare ove sussiste il pericolo di essere colpiti dal getto dei motori a reazione, getto la cui intensità può ribaltare mezzi/veicoli/attrezzi e persone.</p> <p>È un segnale di pericolo, <u>pertanto occorre guardare a destra e a sinistra, accertarsi che non ci siano aeromobili con le luci anticollisione accese pronti a spingere o aeromobili in ingresso uscita dall'area e solo allora attraversare la via di rullaggio per non rischiare di essere investiti dal flusso dei motori.</u></p>

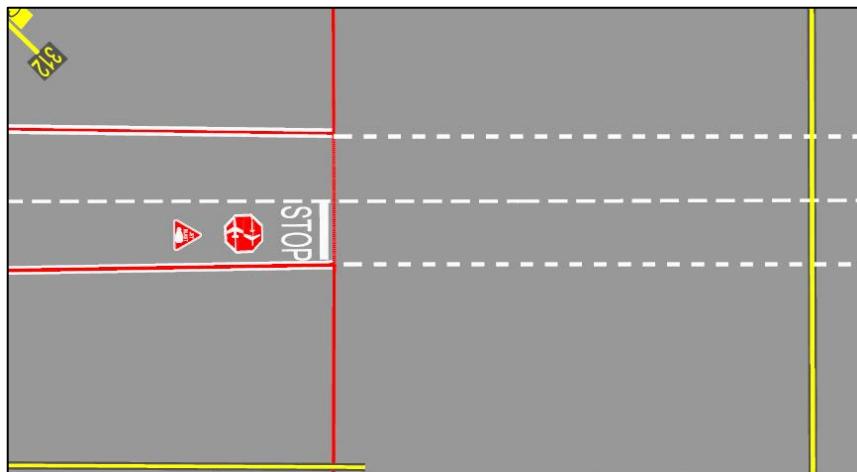
Tabella 4 - Segnali di pericolo

La restante segnaletica è quella comunemente prevista dal codice della strada.

#### 6.3.1 La segnaletica orizzontale sullo scalo di Ciampino

Sulla viabilità veicolare troviamo:

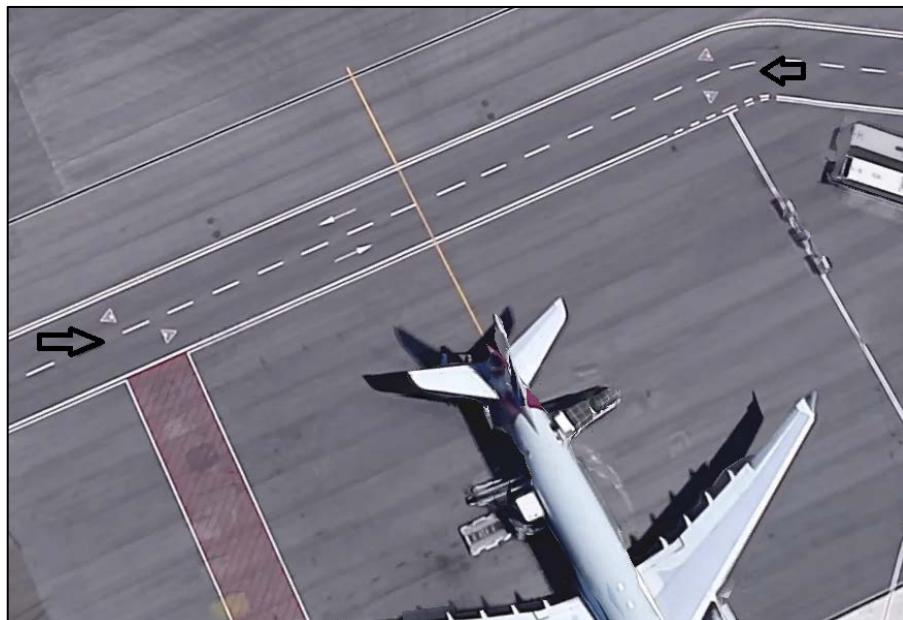
- La segnaletica orizzontale di stop aeronautico più quella di stop da codice della strada più quella di pericolo jet blast quando stiamo per attraversare una via di rullaggio. Potremmo trovarci un aeromobile che sopraggiunge da destra da sinistra o frontalmente anche trainato/spinto



*Figura 7 - Segnaletica orizzontale di pericolo sulla viabilità*

#### La segnaletica di pericolo jet blast

quando stiamo per attraversare l'area retrostante una piazzola di sosta aeromobili. Potremmo trovare un aeromobile che fa ingresso alla piazzola o che viene spinto fuori da essa o che esce in autonomia dalla stessa.



*Figura 8 – Segnaletica orizzontale jet blast sulla viabilità*

IL MANCATO RISPETTO DELLA SEGNALETICA SOPRA ESPOSTA E' **UNA GRAVE VIOLAZIONE** DELLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE CHE PUÒ CAUSARE DANNI INGENTI E PROVOCARE VITTIME.

#### 6.4 SEGNALETICA PROVVISORIA CANTIERI

Qualora vi sia la presenza di cantieri, la viabilità veicolare può essere deviata con indicazioni provvisorie che il conducente deve meticolosamente seguire al fine di rimanere separato da altro traffico. La nuova viabilità può essere tracciata con l'ausilio di jersey che delimitano i nuovi percorsi, segnaletica verticale con frecce che indicano dove svoltare e/o segnaletica orizzontale di colore giallo.

La recinzione di cantiere è sovente segnalata con luci rosse ostacolo che richiamano l'attenzione del conducente sulla presenza di ostacoli (vedi figura che segue).



Figura 9 - Segnaletica provvisoria di cantiere

#### 6.5 APRON BORDER LINE

Per salvaguardare reciprocamente i movimenti sul piazzale degli aeromobili e dei mezzi di rampa o di servizio / attrezzature, occorre, altresì, garantire un'adeguata separazione tra i due tipi di traffico mediante un'idonea striscia denominata **ABL** – apron border line.

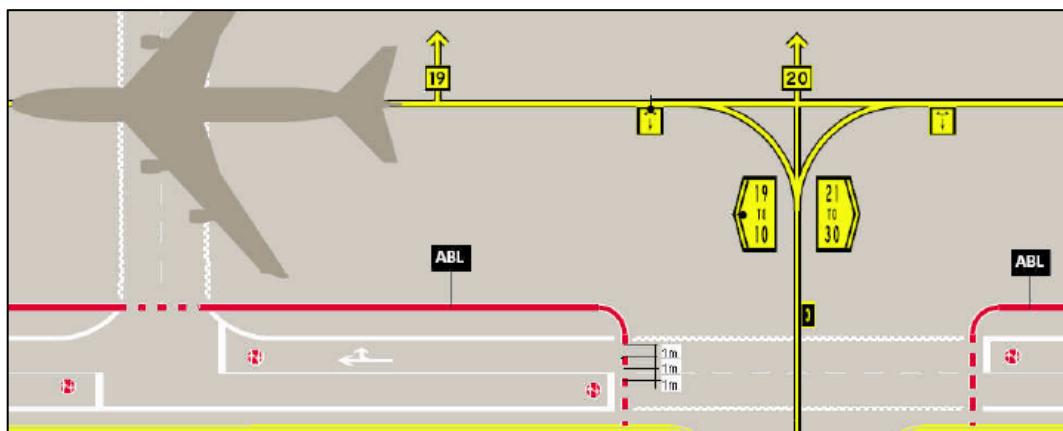


Figura 10 – Apron Boarder Line

Il marking ABL è costituito da una striscia continua di colore rosso, per fornire maggiore evidenza al marking, nel caso in cui la superficie della pavimentazione non fornisca sufficiente contrasto, la segnaletica può essere bordata con due strisce di colore bianco.



Figura 11 - Segnaletica di ABL

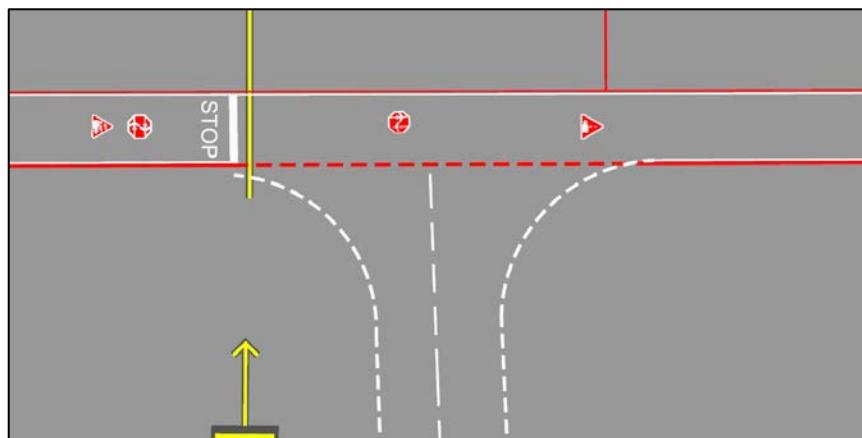


**Figura 12 – Esempio di ABL**

Per essere sufficientemente **separati dal traffico aereo** NON SI DEVE OLTREPASSARE LA LINEA ROSSA.

**IN AIRSIDE E' OBBLIGATORIO SEGUIRE I PERCORSI ALL'INTERNO DELLA APPOSITA SEGNALETICA ORIZZONTALE .**

La linea rossa diventa tratteggiata in prossimità degli incroci.



**Figura 13 – Segnaletica agli incroci (particolare dello scalo di Ciampino)**

SEZIONE 2 – GUIDA IN APRON			
CAPITOLO 6	VIABILITA' VEICOLARE	paragrafo 6.6	Rev. 5
		LA SEGNALETICA VERTICALE	01/07/2021

## 6.6 LA SEGNALETICA VERTICALE

In prossimità delle intersezioni con le vie di rullaggio, laddove attuabile, si trova anche apposita segnaletica verticale di stop da codice della strada:



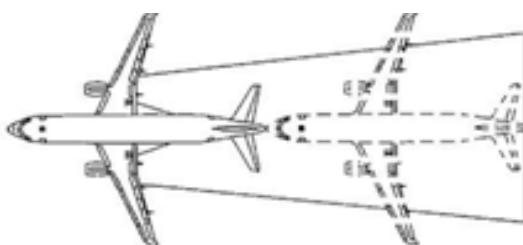
*Figura 14 – Segnaletica verticale di stop*

SEZIONE 2 – GUIDA IN APRON			
CAPITOLO 6	VIABILITÀ VEICOLARE	paragrafo 6.7	Rev. 5
		REGOLE DI ATTRAVERSAMENTO DELLE VIE DI RULLAGGIO SUI PIAZZALI	01/07/2021

## 6.7 REGOLE DI ATTRAVERSAMENTO DELLE VIE DI RULLAGGIO SUI PIAZZALI

### 6.7.1 Regole generali

- Il centro della via di rullaggio aeromobili è identificato da una linea continua gialla
- L'attraversamento delle vie rullaggio sui piazzali può avvenire solo in corrispondenza delle relative intersezioni con la strada di servizio
- L'accesso a tutte le piazzole di sosta adiacenti alle vie di rullaggio deve obbligatoriamente avvenire dalla viabilità veicolare, senza impegnare per alcun motivo le stesse, anche in assenza di aeromobili in manovra
- Gli aeromobili in rullaggio hanno sempre la precedenza, anche se trainati, su tutti i mezzi e persone, in qualsiasi circostanza
- Un aeromobile con le luci anticollisione accese è sempre da considerare in manovra, anche quando è fermo sulla piazzola di sosta assegnata. Un aereo è considerato "a terra" solo quando è fermo al parcheggio con le luci anticollisione spente e i tacchi posizionati; fino ad allora è da considerarsi come "in volo"
- E' obbligatorio segnalare tempestivamente alla Sicurezza Operativa ADR la presenza di ostacoli di qualsiasi natura presenti sulle vie di accesso alle piazzole e provvedere immediatamente, o far provvedere, alla loro rimozione. Se ritenuto indispensabile, la Sicurezza Operativa ADR informerà la TWR per le opportune azioni
- Prima di attraversare una via di rullaggio sull'Apron all'intersezione con la viabilità veicolare è obbligatorio fermarsi sempre allo stop aeronautico segnalato con apposite indicazioni verticali e/o orizzontali e accertarsi accuratamente, guardando a destra e a sinistra, che la stessa via di accesso alle piazzole non sia impegnata da alcun aeromobile in rullaggio, da veicoli, o da altri ostacoli
- A seguito del passaggio di un aeromobile (dietro A/M) è possibile attraversare una taxiway/taxilanes mantenendosi ad una distanza di sicurezza pari ad almeno 150 metri o al doppio della lunghezza dell'aeromobile, quale delle due è maggiore.



- Con un aeromobile in avvicinamento (davanti A/M) è possibile attraversare una taxiway/taxilane mantenendo una distanza dall'aeromobile superiore a 100 metri.

#### I seguenti veicoli:

- Mezzi di servizio e manutenzione ADR ed ENAC
- Mezzi di emergenza

sono autorizzati a circolare sulle vie di rullaggio dell'Apron, mantenendo la separazione con il traffico, mantenendo il contatto radio con ENAV-torre di controllo.

SEZIONE 2 – GUIDA IN APRON			
CAPITOLO 6	VIABILITÀ VEICOLARE	paragrafo 6.8	Rev. 5
		CIRCOLAZIONE IN CONDIZIONI DI BASSA VISIBILITÀ ED IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE	01/07/2021

È rigorosamente **VIETATO**:

1. percorrere (come se si fosse un aeromobile) una via di accesso alle piazze a piedi o alla guida di un qualsiasi veicolo;
2. attraversare una via di accesso alle piazze in posizione diversa da quella prevista
3. sostare nel tratto della strada di servizio attraversata dalle vie di accesso alle piazze (valido sia per i pedoni che per i mezzi)
4. ingombrare le vie di accesso alle piazze con qualsiasi oggetto, attrezzatura o altro ostacolo
5. passare sia a piedi, sia con i mezzi e i veicoli, dietro alla coda di un aeromobile con luci anticollisione accese; mantenere sempre la distanza di sicurezza
6. non rispettare la distanza di sicurezza

**PRIMA DI ATTRAVERSARE UNA VIA DI ACCESSO ALLE PIAZZOLE ALL'INTERSEZIONE CON LA STRADA DI SERVIZIO E' OBBLIGATORIO FERMarsi SEMPRE ALLO STOP AERONAUTICO SEGNALATO CON APPOSITE INDICAZIONI VERTICALI E ORIZZONTALI E ACCERTARSI ACCURATAMENTE, GUARDANDO A DESTRA E A SINISTRA, CHE LA STESSA VIA DI ACCESSO ALLE PIAZZOLE NON SIA IMPEGNATA DA ALCUN AEROMOBILE IN RULLAGGIO, DA VEICOLI O DA ALTRI OSTACOLI.**

## 6.8 CIRCOLAZIONE IN CONDIZIONI DI BASSA VISIBILITÀ ED IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE

In condizioni di bassa visibilità (LVP-Low Visibility Procedure) tutti i mezzi in servizio che operano in Airside dovranno tenere accesi i fari, procedere con la massima cautela e a velocità ridotta, soprattutto negli attraversamenti delle vie di rullaggio degli aeromobili, attendendo allo stop se si dovesse avere il dubbio di non avere una visibilità sufficiente al riconoscimento del follow-me. In tali condizioni sono autorizzati alla circolazione in area Airside i soli mezzi strettamente necessari all'operatività aeroportuale mentre, a tutti gli altri veicoli è vietato ogni spostamento.

La neve può rendere poco visibili i riferimenti della segnaletica orizzontale abitualmente utilizzata. In tali condizioni si deve ridurre la velocità e aumentare le distanze di sicurezza, usando particolare attenzione alle traiettorie dei mezzi sgombero neve ed agli accumuli lasciati dagli stessi.

In caso di pioggia, in particolare durante le ore serali e notturne, la visualizzazione della segnaletica orizzontale è resa difficoltosa dalla rifrazione delle luci del piazzale sulla pellicola d'acqua; è necessario perciò procedere con prudenza portando la massima attenzione al rispetto degli stop aeronautici..

In caso di vento ci si deve assicurare che ogni mezzo sia parcheggiato con il freno di stazionamento attivato; particolare attenzione va posta ai contenitori e ai carrelli, che avendo un'ampia superficie esposta, possono essere spostati dalla forza del vento.

SEZIONE 2 – GUIDA IN APRON			
CAPITOLO 6	VIABILITA' VEICOLARE	paragrafo 6.8	Rev. 5
		CIRCOLAZIONE IN CONDIZIONI DI BASSA VISIBILITÀ ED IN CONDIZIONI METEOROLOGICHE AVVERSE	01/07/2021

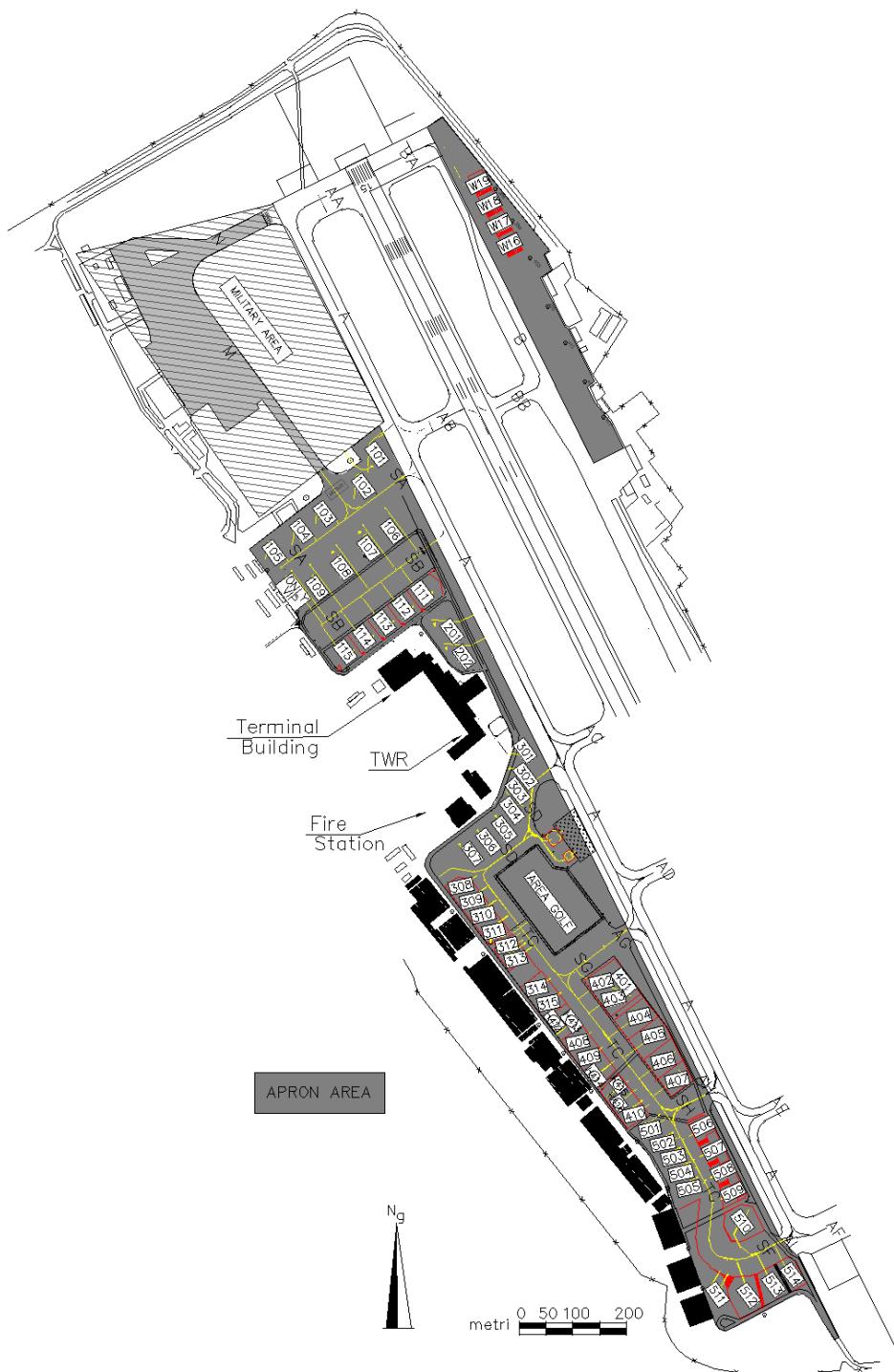
Gli operatori dovranno, quindi, assicurare con ausili meccanici ed ogni accorgimento applicabile che contenitori sopraelevati, posizionati sulle attrezzature di rampa non precipitino al suolo durante le operazioni di carico e scarico.

In generale in presenza di vento forte assicurare/frenare tutte le attrezzature e i materiali e la messa dei tacchi agli aeromobili deve essere osservata scrupolosamente secondo le regole impartite dal Vettore/Operatore Aereo.

## 7 I PIAZZALI AEROMOBILI

È fatto obbligo di osservare la segnaletica realizzata conformemente alla norma prevista a disciplinare la circolazione veicolare in funzione di quella degli aeromobili, come mostrato nei paragrafi successivi.

L'immagine sotto riportata mostra, in grigio, il limite del piazzale aeromobili per lo scalo di Ciampino:

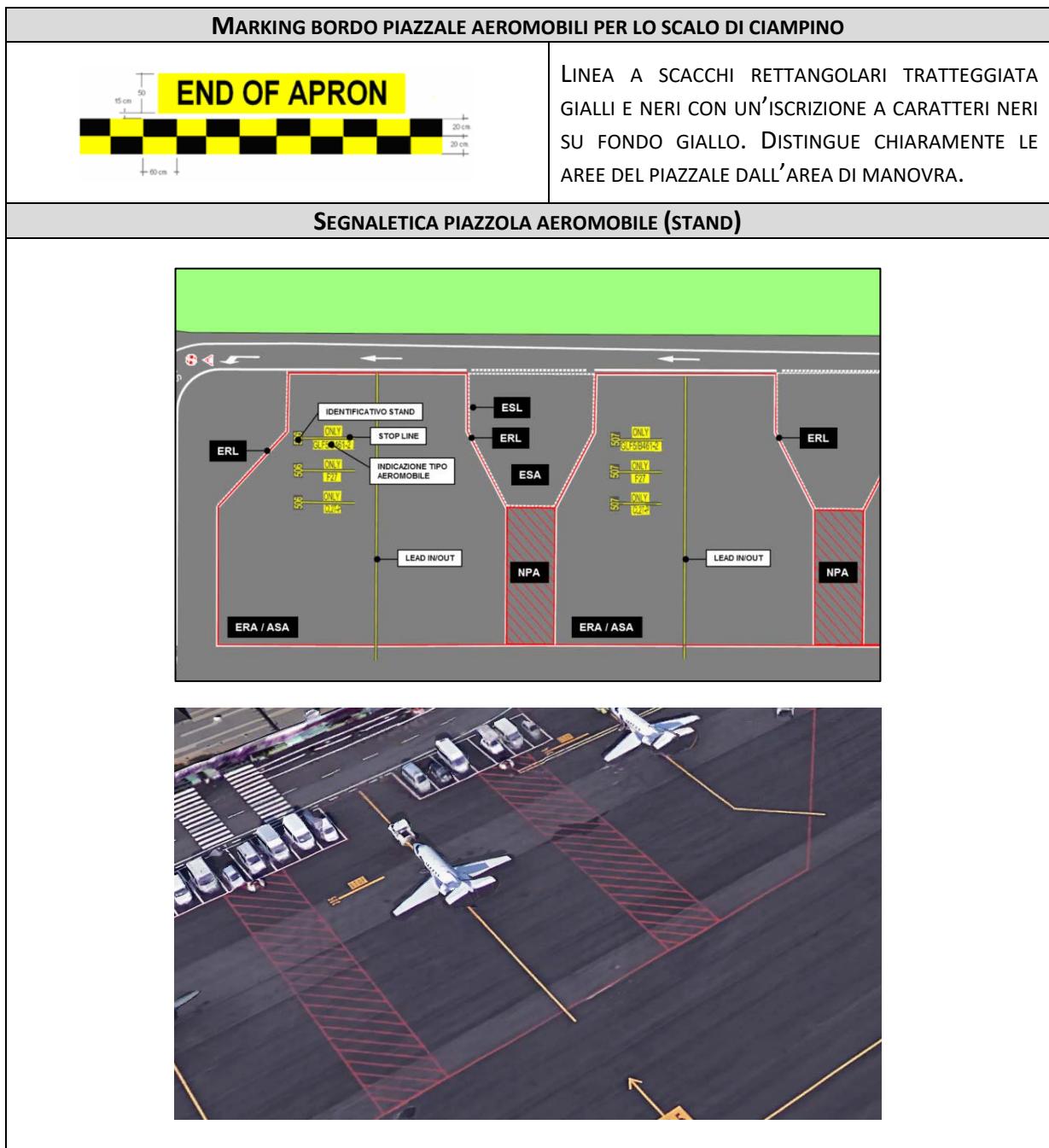


*Figura 15 - Delimitazione dell'Apron dell'Aeroporto di Ciampino*

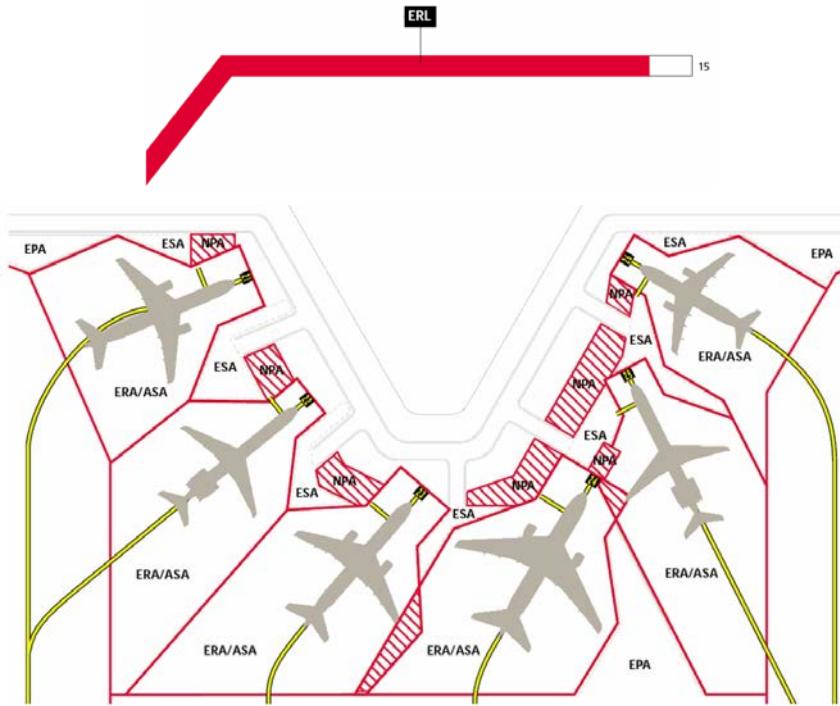
## 7.1 SEGNALETICA ORIZZONTALE APRON

La segnaletica orizzontale viene di norma tracciata sulle pavimentazioni dell'area di movimento, allo scopo di fornire:

- informazioni prospettiche;
- una guida per l'allineamento e per la posizione dell'aeromobile.



**ERL (EQUIPMENT RESTRICTION LINE)/ ASA (AIRCRAFT SAFETY AREA) / ERA (EQUIPMENT RESTRICTED AREA)/ESA (EQUIPMENT SERVICE AREA)**

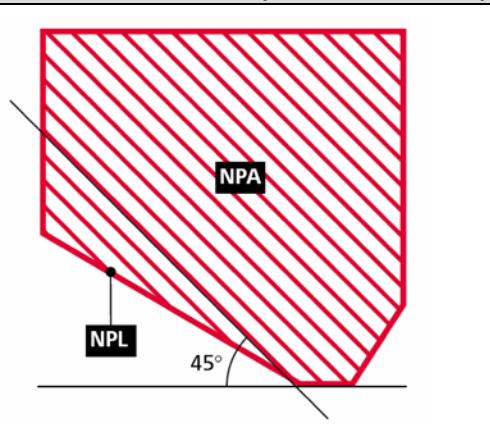


**ERL:** LINEA ROSSA CONTINUA CHE DELIMITA L'AREA ALL'INTERNO DELLA QUALE SI FERMA L'AEROMOBILE PER LA SOSTA (STAND)

**ERA/ASA:** AREA IN CUI L'AEROMOBILE È PARCHEGGIATO IN SICUREZZA DURANTE LE OPERAZIONI DI "HANDLING."

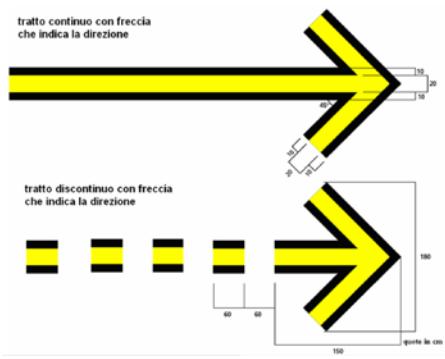
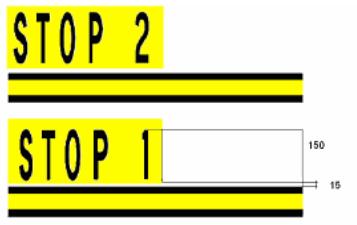
**ESA:** AREA DI ATTESA PER IL SERVIZIO DEI MEZZI DI RAMPA, POSTA TRA 2 STAND

**NPA (No Parking Area) DELIMITATE DAL MARKING NPL (No Parking Line)**

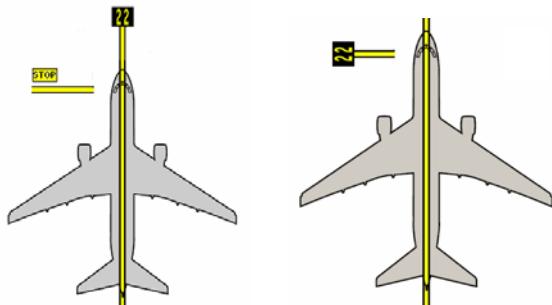


SEGNALATO DA UNA STRISCA DI COLORE ROSSO, CON LA SUPERFICIE INTERNA EVIDENZIATA DA STRISCE ROSSE INCLINATE A 45°.

**DELIMITA AL SUO INTERNO UN'AREA TOTALMENTE VIETATA AL PARCHEGGIO.**

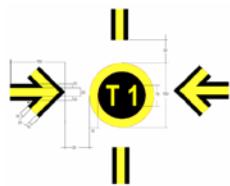
LEAD IN / LEAD OUT	
	<p>LINEA CONTINUA GIALLA CHE IL COMANDANTE SEGUO CON IL CARRELLO ANTERIORE IN INGRESSO/USCITA DALLO STAND AL FINE DI EVITARE DI USCIRE AL DI FUORI DELLA ERL.</p> <p>PER LE PIAZZOLE NOSE-IN, IL MARKING LEAD-IN COINCIDE CON IL LEAD-OUT, OVVERO CON IL MARKING CHE GUIDA IL PILOTA DALLA PIAZZOLA DI SOSTA FINO ALLA LINEA D'ASSE DELLA ADIACENTE VIA DI RULLAGGIO.</p> <p>SE LA PIAZZOLA PERMETTE LA SOSTA DI DIVERSI TIPI DI AEROMOBILI, IL TRATTO CON LINEA CONTINUA INDICHERÀ IL PERCORSO DA SEGUIRE PER IL TIPO DI AEROMOBILE CHE PIÙ DI FREQUENTE VI STAZIONA O PER QUELLI DI MAGGIORE APERTURA ALARE, SE LA FREQUENZA È SIMILE.</p>
BARRA DI ALLINEAMENTO	
	<p>POSIZIONATA IN ASSE CON LA LEAD-IN, È DI COLORE GIALLO.</p> <p>È NECESSARIA AD ASSICURARE IL CORRETTO ALLINEAMENTO DELL'AEROMOBILE CON L'ASSE DELLA PIAZZOLA DI SOSTA.</p> <p>LA BARRA D'ALLINEAMENTO DEVE ESSERE UBICATA IN MODO DA COINCIDERE CON IL PROLUNGAMENTO DELL'ASSE DELL'AEROMOBILE IN QUELLA PARTICOLARE POSIZIONE DI PARCHEGGIO, RISULTANDO VISIBILE AL PILOTA NELLA FASE FINALE DELLA MANOVRA DI PARCHEGGIO.</p>
BARRA DI ARRESTO	
	<p>LA STOP LINE DEVE ESSERE ORTOGONALE ALLA BARRA D'ALLINEAMENTO ED UBICATA SUL FIANCO SINISTRO DELL'AEROMOBILE, IN CORRISPONDENZA DELLA POSIZIONE DESTINATA ALL'ARRESTO DEL VELIVOLO.</p> <p>FORNISCE AL PILOTA UN RIFERIMENTO PRECISO CIRCA LA POSIZIONE IN CUI L'AEROMOBILE DEVE FERMARSI.</p> <p>NEL CASO DI PIÙ BARRE D'ARRESTO PER PIAZZOLE SIGNIFICA CHE LA PIAZZOLA È USATA DA DIVERSI TIPI DI AEROMOBILE E ALLA BARRA D'ARRESTO PUÒ ESSERE ASSOCIATO UN MARKING DI DESIGNAZIONE DELLA RELATIVA POSIZIONE, CON L'ISCRIZIONE "STOP 1", "STOP 2", ECC. A CARATTERI NERI SU FONDO GIALLO.</p>

**MARKING DI IDENTIFICAZIONE DELLA PIAZZOLA DI SOSTA**



COSTITUITO DA DUE NUMERI GIALLI SU FONDO NERO CHE FORNISCE AL PILOTA UNA CONFERMA DELLA DESIGNAZIONE DELLO STAND ASSEGNATO.

**START UP POINT**



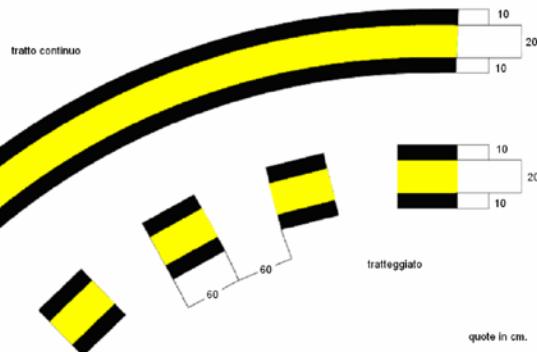
POSIZIONE INTERMEDIA D'ATTESA, DA CUI L'AEROMOBILE INTRAPRENDE L'INIZIO DELLA MANOVRA DI RULLAGGIO VERSO LA PISTA.  
TALE POSIZIONE È SEGNALATA DA UN CERCHIO DI COLORE GIALLO CON UN NUMERO IDENTIFICATIVO

**MARKING DI IDENTIFICAZIONE DELLA PIAZZOLA DI SOSTA IN INGRESSO**

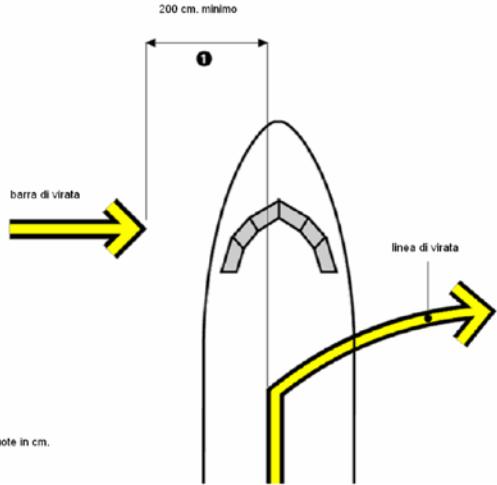
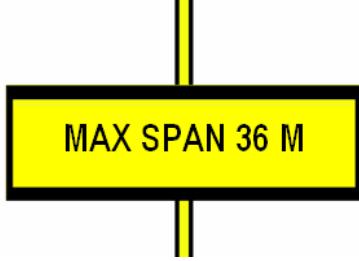


LA DESIGNAZIONE DELLA PIAZZOLA DEVE SOVRAPPORSI ALLA LINEA LEAD-IN SUBITO DOPO IL SUO INIZIO, AD UNA DISTANZA DI 3 M DALLA TCL. L'ALTEZZA DEI CARATTERI DEVE ESSERE TALE DA POTER CONSENTIRE UNA LORO FACILE LETTURA DALLA CABINA DI PILOTAGGIO.  
TALE MARKING INDICA, SULLA LINEA DI INGRESSO ALLA PIAZZOLA DI SOSTA, LA DESIGNAZIONE DELLA PIAZZOLA ALLA QUALE SI ACCEDE.

**LINEA DI VIRATA (TURNING LINE)**



GUIDA IL PILOTA NELLE MANOVRE DI VIRATA IN INGRESSO O IN USCITA DALLE PIAZZOLE DI SOSTA, IN PROSECUZIONE DELLE LINEE LEAD-IN.  
IL SUO TRACCIATO GARANTISCE ADEGUATI MARGINI DI SEPARAZIONE RISPETTO AGLI ALTRI AEROMOBILI PARCHEGGIATI, AI VEICOLI ED ALLE ATTREZZATURE DI RAMPA.  
LA LINEA DI VIRATA TERMINA PRESSO LA POSIZIONE DI SOSTA CON UN PROLUNGAMENTO RETTILINEO DI ALMENO 3 M, ALLO SCOPO DI RIDURRE LA SOLLECITAZIONE DEL CARRELLO ANTERIORE E PNEUMATICI.

<b>MARKING DI BARRA DI VIRATA (TURN BAR)</b>	
	<p>INDICA AL PILOTA IL PUNTO DI INIZIO DELLA VIRATA, È POSTO ALLA SINISTRA DEL SENSO DI MARCIA E IN MODO ORTOGONALE ALLA LINEA DI INGRESSO)</p>
<b>MAX SPAN</b>	
	<p>INDICA LA MASSIMA APERTURA ALARE AMMISSIBILE PER GLI AEROMOBILI DESTINATI A CIRCOLARE IN QUELL'AREA. L'INDICAZIONE DELLA MASSIMA APERTURA ALARE AMMISSIBILE DEVE ESSERE POSTA NEL VERSO DI PERCORRENZA SULLA LINEA DI AIRCRAFT STAND TAXI LANE (TCL), CON UN'ISCRIZIONE A CARATTERI NERI SU FONDO GIALLO.</p>

**Tabella 5 - Segnaletica in Apron**

	SEZIONE 2 – GUIDA IN APRON			
	CAPITOLO 7	I PIAZZALI AEROMOBILI	paragrafo 7.2	Rev.5
			APRON E VIE DI RULLAGGIO	01/07/2021

## 7.2 APRON E VIE DI RULLAGGIO

Le vie di rullaggio sono interessate dal movimento degli aeromobili al suolo. Occorre prestare la massima attenzione nell'attraversarle avendo cura di seguire la segnaletica stradale rispettando gli stop aeronautici e gli altri segnali di pericolo.

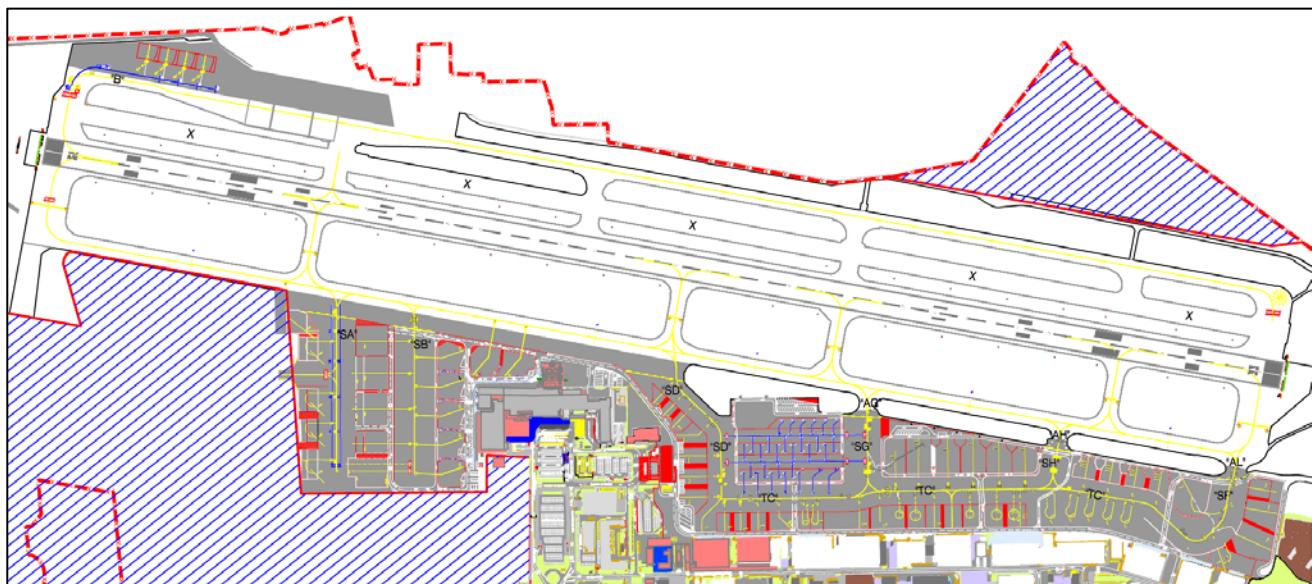
Sullo scalo di Ciampino le **vie di rullaggio** sono indicate esclusivamente attraverso l'asse (centerline) di colore giallo con riga continua.

### 7.2.1 Via di accesso alle piazzole (aircraft stand taxilanes)

L'Apron di Ciampino è caratterizzato dalle presenza di numerose Aircraft stand Taxilanes (di seguito denominate taxilanes) che sono parte del piazzale destinata a via di rullaggio ed avente la funzione di fornire accesso unicamente alle piazzole di sosta aeromobili.

E' SEVERAMENTE VIETATO PERCORRERE LE TAXILANES AL PARI DI UN AEROMOBILE.

L'immagine che segue mostra le taxilane dello scalo di Ciampino:



 <b>Aeroporti di Roma</b>	SEZIONE 2 – GUIDA IN APRON			
	CAPITOLO 7	I PIAZZALI AEROMOBILI	paragrafo 7.3 PRINCIPALI REGOLE DA OSSERVARE IN PIAZZOLA	Rev.5 01/07/2021

### 7.3 PRINCIPALI REGOLE DA OSSERVARE IN PIAZZOLA

- Durante l'assistenza agli aeromobili nessun veicolo estraneo alle operazioni può accedere in piazzola;
- L'area di **“limitazione per i mezzi di rampa/ sicurezza degli aeromobili”** (ERA/ASA), deve essere libera dai veicoli durante la manovra di ingresso e di uscita dell'aeromobile dalla piazzola.
- L'area di attesa per il servizio dei mezzi di rampa, (*Equipment Service Area - ESA*), è una zona posta ad una distanza sicura dall'aeromobile parcheggiato, presso cui i mezzi di rampa attendono in sicurezza che l'aeromobile concluda la manovra di ingresso o di uscita nella/dalla piazzola di sosta.
- I veicoli, il personale addetto all'handling e le attrezzature non devono entrare nell'ERA/ASA, **fino a che l'aeromobile non si sia arrestato, abbia spento i motori, abbia spento le luci anticollisioni, e siano stati posizionati i tacchi, a meno che non vi siano specifiche procedure tra vettore ed handler che prevedano particolari deroghe sulla base di procedure alternative.**
- Le operazioni di assistenza ad un aeromobile si realizzano all'interno della propria area ERA/ASA e nell'area ESA associata a tale parcheggio. Si dovrà, quindi, evitare tassativamente l'occupazione di NPA, così come delle aircraft stand taxilane adiacenti ai parcheggi.
- I veicoli che necessitano di trasferirsi da un punto all'altro del piazzale devono seguire esclusivamente la segnaletica indicante le vie di scorrimento veicolari rispettando tassativamente segnaletica e il limite di velocità. Deroghe sono ammesse secondo quanto riportato al paragrafo 5.1 del presente Manuale. Ulteriori deroghe al presente requisito sussistono per il personale ADR addetto alla manutenzione degli Aiuti Visivi Luminosi (AVL) e per la Sicurezza Operativa ADR durante le attività ispettive e di follow-me.
- Quando l'operatore deve effettuare la manovra di retromarcia deve servirsi di un uomo di sicurezza.
- Quando l'operatore non possiede sufficiente visibilità per accettare quale sia la distanza dall'aeromobile deve servirsi di un uomo di sicurezza che, a terra, gli segnali la separazione dall'aeromobile stesso, ad eccezione dei mezzi dotati di telecamera o di strumenti per la misurazione della distanza.
- Non bisogna mai ostacolare con altri mezzi la circolazione dei mezzi di rampa che hanno esigenza di avvicinarsi/allontanarsi al/dall'aeromobile per le operazioni di assistenza.
- Nell'ambito delle piazzole di parcheggio aeromobili, i veicoli devono comunque procedere a passo d'uomo. facendo attenzione al personale che opera sottobordo e non attraversando il percorso dei passeggeri
- Quando l'aeromobile ha le luci anticollisione accese rimanere al di fuori del perimetro di sicurezza (ERL) e non circolare dietro all'aeromobile.
- Non transitare né sostare con veicoli/mezzi e carrelli sotto le ali dei velivoli, né nelle vicinanze dei motori sia a turbina sia a elica. Gli unici veicoli autorizzati a sostare e transitare sotto l'ala degli aeromobili sono quelli per il rifornimento di carburante, solo se la loro presenza è indispensabile per tale operazione. La parte dell'autocisterna contenente l'apparato motore non può sostare sotto l'ala.
- È vietato parcheggiare mezzi e depositare materiali in corrispondenza delle attrezzature antincendio in modo da occultarle o limitarne l'accessibilità. I mezzi scala e nastri sono autorizzati a predisporre per l'approccio all'a/m, quindi alzare le piattaforme, sia nell'ESA dello stand di riferimento, mentre l'a/m si sta avvicinando al parcheggio, oppure, una volta che

 <b>Aeroporti di Roma</b>	SEZIONE 2 – GUIDA IN APRON			
	CAPITOLO 7	I PIAZZALI AEROMOBILI	paragrafo 7.4	Rev.5
			SICUREZZA DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE	01/07/2021

l'a/m è fermo allo stand, anche all'interno della stessa ERA e a circolare in posizione elevata fino all'aeromobile. I mezzi che non necessitano di accostarsi all'aeromobile per operazioni di carico/scarico, rifornimento o manutenzione dovranno mantenersi ad una sufficiente distanza dall'aeromobile arrestandosi con il muso in direzione dello stesso. Dopo aver utilizzato un mezzo operativo elevabile, prima di abbassarlo verificare che ci sia una distanza di sicurezza con l'aeromobile.

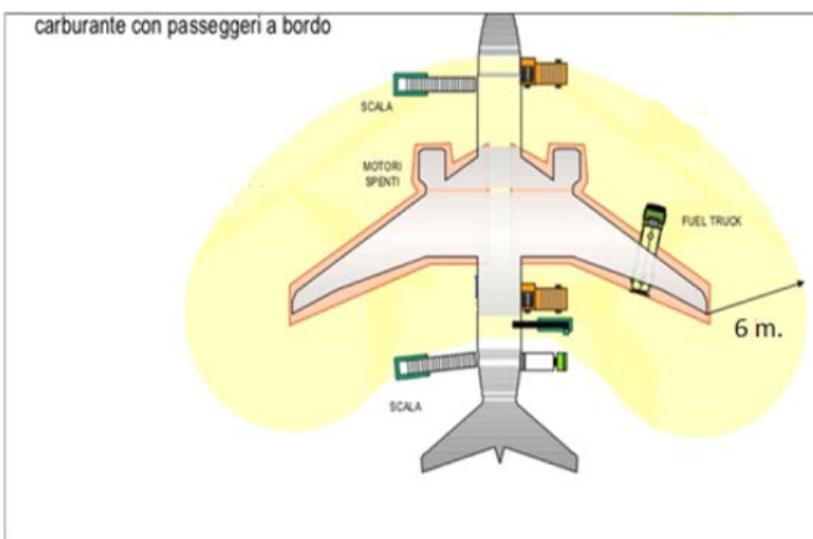
#### 7.4 SICUREZZA DURANTE LE OPERAZIONI DI RIFORNIMENTO CARBURANTE

**Attenzione: Durante le operazioni di rifornimento carburante aumenta il rischio di incendio dell'aeromobile. Maggior pericolo si ha in caso di sversamenti accidentali di idrocarburi.**



*Figura 17 –Incendio durante le operazioni di rifornimento*

- ⚠ Durante le operazioni di rifornimento nessun motore di spinta dell'aeromobile deve essere in funzione.
- ⚠ I veicoli di rifornimento, assistenza e controllo e le attrezzature devono essere posti in modo tale da consentire:
  - il libero accesso all'aeromobile da parte dei servizi di soccorso e lotta antincendio;
  - la rapida evacuazione, attraverso le uscite in uso, delle persone a bordo dell'aeromobile;
  - il rapido allontanamento dei mezzi rifornitori.
- ⚠ I veicoli non devono transitare o sostare sotto l'ala degli aeromobili, salvo quelli del rifornimento e solo se la loro presenza è indispensabile per le operazioni di rifornimento di carburante, di oli lubrificanti ed idraulici. Nel caso di rifornimento con autocisterna:
  - la parte dell'autocisterna contenente l'apparato motore non deve sostare sotto l'ala;
  - l'attrezzatura utilizzata per il servizio di manutenzione deve essere collocata ad una distanza superiore a 3 metri dalle aperture di sfiato dell'impianto di combustibile degli aeromobili.



**Figura 18 – Aree di sicurezza durante le operazioni di rifornimento di carburante**

SEZIONE 2 – GUIDA IN APRON			
CAPITOLO 8	STRADA PERIMETRALE	paragrafo 8.1	Rev.5
		CIRCOLAZIONE SULLA STRADA PERIMETRALE	01/07/2021

## 8 STRADA PERIMETRALE

### 8.1 CIRCOLAZIONE SULLA STRADA PERIMETRALE

La **Strada Perimetrale** è la strada situata in Airside e adiacente la recinzione esterna, destinata alla circolazione dei mezzi il cui conducente è dotato di abilitazione alla guida in Apron ADC di tipo A. La circolazione sulla strada perimetrale è consentita solo per motivi di servizio.

Sulla strada perimetrale si trovano strade che accedono direttamente in pista di volo.

**E' VIETATO SEVERAMENTE ACCEDERE AD UNA PISTA DI VOLO O AD UNA VIA DI RULLAGGIO IN PISTA QUALORA:**

- NON IN POSSESSO DELL'ABILITAZIONE ALLA GUIDA ALL'AREA DI MANOVRA
- PRIVI DI ESPlicita AUTORIZZAZIONE ALL'INGRESSO DA PARTE DELLA TORRE DI CONTROLLO
- ALLA GUIDA DI UN MEZZO NON AUTORIZZATO ALL'INGRESSO IN AREA DI MANOVRA

L'INGRESSO IN PISTA DI VOLO È SEGNALATO DA APPOSITA SEGNALLETICA **DA NON OLTREPASSARE MAI** (A MENO DI ESSERE AUTORIZZATI A FARLO DALLA TORRE DI CONTROLLO).

L'immagine che segue rappresenta la segnaletica verticale che indica il punto, attraversato il quale, si accede alla pista di volo:

*Figura 19 – Segnaletica di ingresso in pista delle strade sulla perimetrale*

La strada perimetrale è adiacente alla recinzione esterna del sedime aeroportuale ed è destinata alla circolazione dei mezzi di servizio e permette di accostare le piste di volo senza interferire con l'Area di Manovra.

L'immagine che segue mostra in giallo, la strada perimetrale dell'Aeroporto di Ciampino:

**Figura 20 – Strada perimetrale**